

وزارة الدفاع
جامعة الدفاع للدراسات العسكرية العليا
كلية الدفاع الوطني
دورة الدفاع الوطني الرقم (٢٤)

الاهمية الجيوبولتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير وأثرهما على الامن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٣ م

رسالة تقدم بها العميد الدرع الركن

عامر جاسم خميس

الى مجلس كلية الدفاع الوطني
وهي جزء من متطلبات الحصول على شهادة الماجستير
في التخطيط الاستراتيجي للأمن الوطني

بإشرف

أ.م.د. سعد عبيد علوان

١٤٤٢ هـ

٢٠٢١ م

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿رَبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيماً﴾

صدق الله العلي العظيم

سورة الاسراء

آية (٦٦)

الإهداء

إلى...

مهد الحضارات وبلد الانبياء والرسالات... العراق العظيم

من سكنت ارواحهم في جنات الخلود... شهدائنا الابرار

من حملوا السلاح دفاعاً عن ثرى الرافدين وشعبه... رجال جيشنا الباسل

صاحب المقام الاول... والدي العزيز رحمه الله

اصحاب الفضل في تعليمي وتدريبي... قادتي واساتذتي الكرام

من شد ازري وعطر سمعي بكلمة طيبة اسهمت في تخفيف مصاعب دراستي...

اخوتي واصدقائي وعائلتي

أهدي ثمرة جهدي هذا

الباحث

الشكر والعرفان

الحمد والشكر والثناء أولاً وأخيراً لله عز وجل على حسن توفيقه وكريم عونه بما فتح به علي من إنجاز لهذه الرسالة، بعد أن يسر العسر وذلل الصعاب وفرج الهم.

في نهاية هذا العمل المتواضع لا يسعني إلا أن اتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير إلى من كان له عظيم الفضل في إغناء هذا الجهد بتوجيهاته السديدة والتي كان لها الأثر البالغ في إنجاز هذا الرسالة، والذي أحاطني بعلمه وغمرني بعطائه الاستاذ المساعد الدكتور (سعد عبيد علوان السعيدي) الذي تفضل بالإشراف على هذه الدراسة، ووضع الباحث على الطريق الصحيح فكان لي نعم المشرف والمرشد والملاحظ والناقد والمتابع وله من الدعاء وعسى الله أن يزيده علماً.

ولابد لي أن أعبر عن خالص شكري وإمتناني وإحترامي الى عمادة كلية الدفاع الوطني المتمثلة بالسيد عميد الكلية، ورئيس وأعضاء الهيئة التدريسية على كل ما بذلوه من جهد وما قدموه من علم ومشورة وعون ومتابعة مستمرة لإكمال دراستنا بأفضل حال وأفضل صورة، وبخالص الود والحب أتقدم بالشكر الجزيل الى زملائي في الدراسة (دورة الدفاع الوطني/ ٢٤) الذين كانوا خير عون وسند طول مدة وجودي معهم، وواجب الوفاء يدعوني أن أتقدم بالشكر والامتنان لزوجتي وأفراد أسرتي كافة الذين تحملوا معي صبراً وعناءً طيلة مدة الدراسة، فجزاهم الله خيراً.

كما أتقدم بجزيل الشكر لكل من قدم يد العون والمشورة في جميع مراحل إعداد هذه الرسالة التي كانت أفكارهم وتجاربهم دليل عمل وخارطة طريق أسترشد بها، ولكل من ساندني وآزرني في الطباعة والتقييم اللغوي في إنجاز هذا البحث ضمن الوقت المحدد.

أخيراً أقدم شكري وتقديري لرئيس وأعضاء لجنة المناقشة لتقبلهم وتفضلهم بمناقشة رسالتي هذه، وسيأخذ الباحث كل ما يطرحوه في سبيل تقويم وإظهار الرسالة بالشكل المطلوب.

الباحث

المستخلص

يهتم هذا البحث بدراسة الأهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكة لمشروع ميناء الفاو واثرهما على الامن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٣. انطلاقا من دور الميناء والمشاريع الاستراتيجية المرتبطة به في تحويل العراق عبر القناة الجافة إلى منطقة مهمة للتجارة والنقل العالميين لقصر المسافة نسبيا التي تربط العراق بموانئ البحر الأحمر والبحر المتوسط، كما أن هذا الميناء يمكن أن يتجاوز المشكلات التي تعاني منها الموانئ العراقية الحالية، المتمثلة بالإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية او تلك الناتجة عن القرارات الدولية المتعلقة بالحالة مع الكويت، والتي تشكل قيودا على حركة النقل البحري. كما سيولد المشروع فكرة الاستثمار في الموقع الجغرافي والدعم الكافي للمشاريع العملاقة منها المدن النفطية في العراق، وفرص الاندماج في الاقتصاد العالمي وبما يعزز افاق النمو في الناتج المحلي الإجمالي.

وانطلاقا من حاجة العراق الماسة لتوسيع نشاط النقل البحري تبعا لحاجة العراق المتنامية لدور التجارة الخارجية من جهة ولرغبة العراق أن يكون جزءاً من مشاريع التجارة الدولية ومنها مشروع الحزام والطريق وتبعا لمحدودية القدرات العراقية في هذا المجال أصبح البحث عن خيارات جديدة لتوسيع منطقة حراكه ونشاطه البحري ضرورة ملحة عبر ميناء الفاو الكبير، الذي يعد ضرورة استراتيجية تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق ويسهم في ربط الشرق بالغرب بخطوط نقل تجارية بحرية وبرية كبرى تختصر الزمن وتخفض الكلف وترفع الارباح، إن هذا المنفذ سيقدم دعامة جيبوليتيكية تضيف توازنا مؤثرا في صراع القوة المحتدم في منطقة الشرق الاوسط والعالم، ويوسع الخيارات لأطراف عدة مما يقلل من فرص الابتزاز والضغط ويحقق مصلحة تجعل الغرب والشرق مهتما برعايتها وتوفير الأمن لإنسيابيتها، غير أن هذا المشروع الواعد يواجه عقبات غير مسبوقة على المستويين الداخلي والخارجي يمكن أن تشكل جميعا بالنتيجة مهددات للأمن الوطني العراقي على صناع القرار ادراكها والتعامل معها بجدية وواقعية تامة، وهذا ما يذهب به الباحث من خلال ثلاث فصول جاء الفصل الاول ضمن اطار مفاهيمي لبيان المفاهيم الحقيقية للبحث منطلقا من مفاهيم الجيوبوليتك والاقتصاد وميناء الفاو الكبير واخيرا الامن الوطني العراقي اما الفصل الثاني كان بعنوان الاهمية الجيوبوليتكية والاقتصادية لميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به ، مبينا فيه الاهمية الجيوبوليتكية والاهمية الاقتصادية.

وادراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو ودور المشاريع المنافسة، ودور القناة الجافة لتعزيز الاهمية الجيوبوليتكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير اما الفصل الثالث كان بعنوان انعكاسات الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتكية لميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي وافاق المستقبل، موضحا فيه

فرص وتحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة والانعكاسات على الامن الوطني وبيان الآفاق المستقبلية لأهمية انشاء ميناء الفاو اقتصاديا وجيوبوليتكيا ولغرض التوصل الى أ هداف الرسالة ومعالجة مشكلتها اتبعت منهج الاستقرائي الذي يهتم بجانب واحد الا وهو جانب النقل والتجارة البحرية المتمثل بدور ميناء الفاو الكبير.

وفي نهاية الدراسة قدمت جملة من الاستنتاجات وفق ما تم بحثه من فصول وأستنادا لما تم استنتاجه قدمت التوصيات التي تضمن تجنب الانعكاسات السلبية على الامن الوطني بما يعزز من الامن الوطني العراقي.

قائمة المحتويات

التفاصيل	الصفحة من	الصفحة الى
الآية الكريمة		
الاهداء		
الشكر والعرفان		
المستخلص		
قائمة المحتويات		
قائمة الجداول		
قائمة الاشكال		
المقدمة	١	٦
الفصل الاول الاطار المفاهيمي	**٧**	**٧٣**
المبحث الاول: الجيوبولتيك	٨	٢٠
المطلب الاول : مفهوم الجيوبوليتيك ومراحله تطوره	٨	١٢
المطلب الثاني : المفاهيم المقاربه	١٢	١٦
المطلب الثالث : النظريات الجيوبوليتك	١٦	٢٠
المبحث الثاني: الاقتصاد	٢١	٣٤
المطلب الاول : مفهوم الاقتصاد	٢١	٢٥
المطلب الثاني : متغيرات الاقتصاد	٢٥	٣٢
المطلب الثالث: تنامي دور الاقتصاد في قوة الدولة	٣٢	٣٤
المبحث الثالث: ميناء الفاو الكبير	٣٥	٥٣
المطلب الاول: بدايات المشروع وتطوره	٣٥	٤٤
المطلب الثاني : مواصفاته الاساسية	٤٥	٤٨

المطلب الثالث: الاهمية الاستراتيجية لمشروع ميناء الفاو الكبير	٤٨	٥٣
المبحث الرابع: الامن الوطني	٥٤	٧٣
المطلب الاول : مفهوم الامن الوطني	٥٤	٥٦
المطلب الثاني: مؤسسات الامن الوطني العراقي	٥٧	٦٧
المطلب الثالث: ابعاد الامن الوطني	٦٧	٧٣
الفصل الثاني الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به	**٧٤**	**١٤٠**
المبحث الاول: الأهمية الجيوبوليتيكة	٧٥	٨٧
المطلب الاول : الانفتاح على الملاحة الدولية	٧٥	٧٩
المطلب الثاني : زيادة الثقل الاقليمي والدولي للعراق	٧٩	٨١
المطلب الثالث : رفع المستوى والاستعداد للارتباط بمشاريع النقل والتجارة الدولية	٨١	٨٦
المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية	٨٧	١٠٥
المطلب الاول : رفع مستوى وكفاءة التجارة الخارجية	٨٧	٩٤
المطلب الثاني : تنويع مصدر الدخل	٩٤	١٠٠
المطلب الثالث: تحفيز الاقتصاد المحلي وجذب الاستثمار الخارجي	١٠٠	١٠٥
المبحث الثالث: إدراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو الكبير ودور المشاريع الإقليمية المنافسة	١٠٦	١٢١
المطلب الاول : ادراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو الكبير	١٠٦	١١١
المطلب الثاني : دور المشاريع الاقليمية المنافسة	١١١	١٢١
المبحث الرابع: دور القناة الجافة في تعزيز الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير	١٢٢	١٣٩
المطلب الاول : مشروع القناة الجافة	١٢٧	١٣١
المطلب الثاني : مشاريع الصين ودور ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة فيها	١٣١	١٣٤

المطلب الثالث: مقدار المكاسب والخسائر العراقية من المشروع او فشله	١٣٤	١٣٩
الفصل الثالث **انعكاسات الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي وافاق المستقبل**	**١٤٠**	**١٩٨**
المبحث الاول: فرص وتحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة	١٤١	١٦٠
المطلب الاول : فرص وتحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة	١٤١	١٤٧
المطلب الثاني : تحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة	١٤٧	١٦٠
المبحث الثاني: انعكاس ميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي	١٦١	١٧٨
المطلب الاول : الانعكاس على مستوى معززات الامن الوطني	١٦١	١٧٢
المطلب الثاني: الانعكاس على مستوى مهددات الامن الوطني	١٧٢	١٧٨
المبحث الثالث: الافاق المستقبلية لأهمية انشاء ميناء الفاو اقتصاديا وجيوبوليتيكياً	١٧٩	١٩٨
المطلب الاول : تطور الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو وانعكاسه على الامن الوطني العراقي	١٨٠	١٨٥
المطلب الثاني : مشهد تراجع اهمية ميناء الفاو وانعكاسه على الامن الوطني	١٨٥	١٩٠
المطلب الثالث: مشهد ثبات الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على الامن الوطني العراقي	١٩٠	١٩٨
الخاتمة	١٩٩	٢٠٥
الاستنتاجات	٢٠٠	٢٠٢
التوصيات	٢٠٣	٢٠٥
قائمة المصادر والمراجع	٢٠٦	٢٣٤

قائمة عناوين الخرائط

ت	عنوان الخريطة	رقم الخريطة	الصفحة
١	موانئ العراق الحالية النهرية والبحرية	١	٤٩
٢	أهمية الموقع الجغرافي للعراق في جنوب غرب اسيا وبحر قزوين	٢	١٢٤
٣	العراق محور السيطرة على المربع الاستراتيجي في الشرق الاوسط	٣	١٢٥
٤	العراق كملتقى للطرق البرية في منطقة الشرق الاوسط	٤	١٢٥
٥	خطوط سكك الحديد الموجودة والمقترحة لاستكمال القناة الجافة	٥	١٢٨
٦	مرور خط التاب لاين السعودي والذي يروج البعض ان الكويت ستوظف هذا الخيار في حال رفض العراق الربط السككي معها	٦	١٣٧
٧	الطريق المفترض الذي يربط ميناء خميني بميناء اللاذقية	٧	١٩٣

قائمة عناوين الجداول

ت	عنوان الجدول	رقم الجدول	رقم الصفحة
١	أرصفة ميناء الفاو	١	٤٢
٢	كلفة إنشاء الميناء	٢	٤٣
٣	الموانئ العراقية يبين فيها تاريخ التأسيس وعدد الارصفة في كل ميناء والاعماق المتاحة حالياً (بالمتر) في واجهات ارصفتها	٣	٥٠
٤	توقعات التجارة المنقولة بحرا عدا النفط ٢٠٢١-٢٠٤١/ طن	٤	٩٢
٥	الغوارق البحرية في القنوات والممرات الملاحية العراقية ومداخلها	٥	١٥٤

قائمة عناوين الأشكال

ت	عنوان الشكل	رقم الشكل	الصفحة
١	ميناء الفاو الكبير	١	٣٩
٢	كاسر الامواج الغربي–الشرقي	٢	٤٠
٣	موقع ميناء مبارك	٣	١١٣
٤	يبين جنوح الناقلة (ايفر جيفين في مدخل قناة السويس)	٤	١٢٣
٥	تبين أحد مسارات الحزام والطريق المقترحة والتي تمر عبر الاراضي العراقية	٥	١٣٣
٦	تبين موقع ميناء جابهار الذي تشيده الهند في إيران بالقرب من ميناء غوادر الذي تشيده الصين في باكستان.	٦	١٣٤
٧	طريق الحرير المختصر	٧	١٤٥
٨	صورة مفترضة لقناة خور عبد الله	٨	١٥٥

قائمة عناوين الملاحق

ت	عنوان الملحق	رقم الملحق	الصفحة
١	مقارنة بين شركة دايو الكورية والشركة الصينية بخصوص ميناء الفاو الكبير	١	١-٣
٢	المقابلة الشخصية مع الدكتور محمد حاج حمود مستشار بعقد مع وزارة الخارجية بالساعة ٩٠٠ يوم ٨ تموز ٢٠٢١	٢	٤-٨
٣	المقابلة الشخصية مع الدكتور وائل عبد اللطيف بالساعة ١٨٠٠ بتاريخ ٢٠ شباط ٢٠٢١م	٣	٩-١٢
٤	المقابلة الشخصية مع اللواء الركن الدكتور جمال ابراهيم الحلبوسي مدير المساحة العسكرية سابقا، المهندس الاستشاري بترسيم الحدود الدولية والمياه والعضو المفاوض مع الوفود الدولية ومنها ميناء مبارك الكويتي والفاو العراقي في هيئة مستشاري مجلس الوزراء بالساعة ٢٢٠٠ بتاريخ ٨ نيسان ٢٠٢١م	٤	١٣-١٦

المقدمة

يعد العراق من الدول ذات الواجهات البحرية الضيقة نسبيا وهذا الوضع الجغرافي المتمثل بالإطلالة المحدودة على مياه الخليج العربي ،أضفى عليه نوعاً من الخلل الاستراتيجي والوهن الجيوبوليتيكي تمثل بالاختناقات الظاهرة في مجال التجارة الخارجية والانفتاح العسكري البحري والتحرر من الضغوط الخارجية وفي مجال السياسة الخارجية بشكل عام.

وقد تضاعف هذا الخلل نتيجة للأخطاء التي أقترفتها الحكومات العراقية المتعاقبة والتي وفرت المبرر للتعدي على حقوق العراق التاريخية لا سيما في فترة النظام العراقي السابق بعد احتلال الكويت وخضوع العراق لحزمة عقوبات دولية كان من نتائجها التعدي على حدود العراق البحرية ومن أهمها قاعدة أم قصر البحرية وخور عبدالله الذي أستكمل النظام السياسي الحالي عملية تسليم نصفه الى الكويت وهكذا فقد العراق ميزة استراتيجية في الابحار العسكري والنقل والشحن التجاري البحري المدني وتعرضت الموانئ العراقية الداخلية الى تهديد جديد تمثل في عدم قدرتها على أستقبال الناقلات والسفن الكبرى بسبب صعوبة الملاحة في خور عبدالله وتقادم الموانئ فضلا عن التهديد الذي يمثله ميناء مبارك الكويتي الذي قامت الكويت ببنائه في مدخل خور عبدالله وأفضى الى تضييق مدخل هذا الممر الملاحي.

أن هذه المهددات لا تمس الامن التجاري العراقي فقط ،إنما تمثل تهديدا حقيقيا للأمن الوطني العراقي بشكل عام ،الذي بات متداخلا بشكل كبير مع كل قطاعات الحياة ولا يمكن تأمينه بمعزل عن تأمين القطاعات الاستراتيجية في الدولة ومن ضمنها تأمين الممرات والطرق والموانئ البحرية وعملية الخروج والدخول البحري التجاري والعسكري الأمن والسلس، ومن هنا أصبح من الضرورة بمكان مواجهة هذه المهددات بطرق استراتيجية تبعد التهديد أو تخفف من حدته عبر وسائل وخيارات مقبولة تمتلك القدرة على جلب الحلول المناسبة ومواجهة التحديات، فعلى قدر التحدي تولد الاستجابة.

ان ميناء الفاو الكبير يمثل واحداً من بين أهم الخيارات الاستراتيجية التي يمكن للعراق عبرها أن يواجه هذه المهددات الكبرى عبر ما سيوفره الميناء من فرص استراتيجية من الناحية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لا سيما في حال تم تعزيز الميناء بالمشاريع الاستراتيجية الملحقة به ومن بينها القناة الجافة والمدن الصناعية والتجارية والسكنية المخطط انشائها بالقرب من الميناء.

وعلى الرغم من ان خطط انشاء ميناء الفاو الكبير ليست جديدة بل تمتد الى عقود مضت غير أن العمل على انجازه على أرض الواقع لم يبدأ الا بعد عام ٢٠١٠ عبر خطوات بسيطة تمثلت بإنجاز المخططات التفصيلية وكواسر الامواج وبعض البنى والانشاءات الاخرى، الا أن التحديات التي بات

يواجهها العراق في السنوات القليلة الماضية في مجال النقل البحري باتت تفرض أعباء أكبر على صناع القرار وتهدد المصالح الوطنية بشكل مضاعف، ومن هنا أصبح لعملية الشروع بالعمل لإنجاز الميناء والاصرار على إنجازه أهمية استراتيجية مضاعفة لمواجهة التهديدات الناشئة والمتوقعة مستقبلا.

وعلى الرغم من أن مهمة ميناء الفاو الكبير تبدو للوهلة الاولى انها محددة للرد على التهديدات النابعة من البيئة الاقليمية لا سيما تلك التي تصدر من الكويت والمتمثلة بالاستيلاء على نصف خور عبدالله وبناء ميناء مبارك غير ان الحقيقة تشير الى انه سيكون لميناء الفاو الكبير دور اكبر بكثير من هذه المهمة فهناك فرص استراتيجية يمكن تحقيقها من انشاء واستكمال بناءه الميناء تتمثل في تهيئة البنى التحتية اللازمة للربط مع المشاريع التجارية الكبرى لا سيما مشروع الحزام والطريق الصيني وغيره من المشاريع التجارية والاقتصادية الاقليمية والدولية الواعدة وهذا يعني تحويل العراق الى عقدة وصل للتجارة الدولية والاقليمية من خلال استقبال التجارة البحرية عبر ميناء الفاو الكبير ونقلها عبر القناة الجافة التي تتفرع الى فرعين احدهما باتجاه تركيا ثم اوروبا عبر ميناء مرسين والآخر باتجاه سوريا ثم الى اوروبا عبر ميناء اللاذقية أو طرطوس، بمعنى العمل على جعل العراق منطقة عبور تجاري دولية واقليمية تنقل التجارة من الشرق النامي الذي بات يسيطر على الانتاج العالمي باتجاه الاسواق الكبرى في اوروبا وامريكا الشمالية وبالعكس فضلا عن دور الميناء وقاعدته البحرية العسكرية في الانفتاح العسكري البحري والتحكم بمناطق العمليات الحربية أفضل من السابق واضفاء ميزة استراتيجية على موقع العراق الجغرافي بشكل مضاعف.

وبهذا الشكل فإن ميناء الفاو والمشاريع الوطنية الاستراتيجية المرتبطة به سيكون لها أهمية اقتصادية وجيوبوليتيكية كبيرة ستنعكس بشكل واضح على الامن الوطني العراقي ايجابا وتضيف من المعززات ما يمكن عده فرصة لا تتكرر دائما في مجال دعم الامن الوطني، غير أن هذا المشروع وما يمكن أن يقدمه للأمن الوطني العراقي لا زال يواجه جملة مهددات وعقبات يمكن أن تلحق بالغ الضرر في مهمة انشائه من بين أهمها المحاولات الاقليمية لإفشال هذا المشروع عبر طرح مشاريع بديلة تتمثل بسعي الكويت للربط السككي مع العراق لتوفير بديل عن انشاء ميناء الفاو الكبير عبر مقترح لنقل السلع والبضائع الواصلة الى ميناء مبارك الى العراق وصولا الى وجهات دولية أخرى فضلا عن المشاريع الايرانية لمد سكك حديد عبر العراق وصولا الى سوريا بحجة نقل المسافرين وغيرها من المهددات الخارجية.

كما أن هناك مهددات وعقبات داخلية تتمثل سوء الادراك الاستراتيجي لصناع القرار في العراق لمدى اهمية الميناء والمشاريع المرتبطة به فضلا عن الاثر السلبي لعمليات الفساد الاداري والسياسي على إنجاز الميناء وكذلك الاثر المدمر للصراعات السياسية بين القوى والتيارات والجماعات المسلحة والعشائر على عملية بناء الميناء واستكماله، وهذا يعني أن مستقبل إنجاز واستكمال الميناء والمشاريع المرتبطة به لا زال يحمل قدراً كبيراً من الاحتمالات المختلفة التي قد تفضي الى توفير الظروف المناسبة لإنجازه أو العكس ومن ثم فإن المستقبل سيحدد مدى الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لهذا الميناء والمشاريع المرتبطة به ومدى انعكاسها على الامن الوطني العراقي وهو ما سيذهب الباحث الى محاولة استشرافه بعد أن يوفر المقدمات اللازمة للبحث المتمثلة ببحث ماضي وحاضر عملية بناء الميناء بما فيها الفرص والمحددات والعوامل المؤثرة والاطراف الفاعلة واهميته المطلقة للأمن الوطني العراقي، **ومن كل ما سبق أعلاه تنبع أهمية البحث.**

هدف البحث

١– معرفة الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتكية لميناء الفاو الكبير فضلاً عن المشاريع المرتبطة به بالنسبة للعراق.

٢– مدى تأثيرها في سياسته الخارجية وأهمية الميناء اقليميا ودوليا بشكل عام

٣– امكانية خلق نافذة إقتصادية ترفد الموازنة العامة للدولة الاتحادية في العراق

٤– تعزيز فرص النمو، والتعرف على أكثر الاطراف الدولية النافذة والمتغيرات الاقليمية المؤثرة في المشروع .

مشكلة البحث

بالعادة ينطلق البحث من إشكالية ويحاول البرهنة على فرضية ،أما مشكلة البحث الاساسية فتتمثل بالسؤال المركزي الآتي (ما الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير؟ وما آثاره وانعكاساته على الامن الوطني العراقي في الحاضر والمستقبل ؟ وما أهم المهددات والفرص التي تواجهه؟

فرضية البحث

للإجابة عن هذه الاسئلة لابد من صياغة فرضية للبحث تمثل حلولاً أولية للأسئلة المثارة وتتمثل الفرضية بالاتي (يحظى ميناء الفاو الكبير بأهمية اقتصادية وجيوبوليتيكية كبيرة ويمثل ضرورة إستراتيجية في مجال تعزيز الامن الوطني العراقي في الحاضر والمستقبل، وكلما تم انجاز خطوات أكبر من الميناء والمشاريع الوطنية المرتبطة به انعكس ايجابا على الامن الوطني العراقي وبالعكس).

منهج البحث

المنهج هو الطريقة العلمية التي يمكن من خلال توظيفها الوصول الى النتائج البحثية المناسبة والمنطقية وهو يختلف تبعا لطبيعة عنوان البحث وهدفه ومن هنا فإن منهجنا المستخدم في هذا البحث هو المنهج الاستقرائي الذي ينطلق من الخاص الى العام بمعنى أنه ينطلق من دراسة جانب واحد من الجوانب المؤثرة في الامن الوطني العراقي الا وهو جانب النقل والتجارة البحرية المتمثل بدور ميناء الفاو ومحاولة تعميمه لاحقا على القطاعات الاخرى.

حدود البحث

للبحث حدود زمانية ومكانية معينة ، أما الزمانية فهي وان أشارت الى بعض نقاط التاريخ الا أنها تركز على فترة ما بعد عام ٢٠٠٣ وصولا الى المستقبل المتوسط الذي يمتد الى ١٥ سنة بعد سنة انجاز البحث أما مكانيا فعلى الرغم من أن العراق هو الاطار المكاني للبحث غير أن الابعاد الاقليمية والدولية حاضرة وبقوة في ثنايا البحث إنطلاقا من خاصية التداخل التي يمتاز بها الموضوع مع المتغيرات الاقليمية والدولية.

الدراسات السابقة

تطرقت العديد من الدراسات والبحوث والندوات والمؤتمرات عن الأهمية الاقتصادية والجيوبوليتكية لميناء الفاو الكبير ، منها ما هو قديم وما هوحديث ، الا أن الخوض في التفاصيل منذ فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير ولحين وضع حجر الاساس عام ٢٠١٠ لم يتم بيانها بما يتلاءم مع ماموجود على أرض الواقع من خلال أثر المشاريع المنافسة والاهمية الاقتصادية والتحديات الداخلية والخارجية وأثرهما على الامن الوطني العراقي ولغرض تأصيل هذا البحث أكثر لابد من الاشارة الى عدد من أهم هذه الدراسات التي لها صلة بجزء من موضوع الدراسة وكما يأتي :

اولا: دراسة عماد عبد الرزاق الاسدي ، الموسومة (دور قطاع النقل في تعزيز النشاط الاقتصادي في العراق بعد عام ٢٠٠٣) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية الدفاع الرطني ، جامعة الدفاع للدراسات العسكرية العليا، ٢٠٢٠ ،أذ تطرق الباحث الى تحليل دور قطاع النقل في متغيرات النشاط الاقتصادي في العراق لكنه لم يذهب الى اكثر من ذلك متجنباً التطرق الى الاثار السياسية والاستراتيجية لهذا المشروع.

ثانيا: دراسة نجم الدين عبد الله نجم، الموسومة (تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية)، اطروحة (غير منشورة)، كلية التربية الانسانية، جامعة البصرة، ٢٠١٥، اذ تناول

الباحث معايير تقييم كفاءة الموانئ العراقية ومستقبل النقل البحري العراقي وأثره في التنمية الاقتصادية، وهناك الكثير من الدراسات والبحوث الاخرى لكنها لم تغط الموضوع بكل تفاصيله.

أما دراستنا فحاولت أن تبحث الموضوع من زوايا أخرى لم تبحث سابقا لاستكمال ما قدمه الباحثون وتغطية الجوانب البحثية الاساسية في الموضوع، فاهتمت بالدرجة الاساس بالأهمية الاقتصادية والجيوبوليتكية لميناء الفاو الكبير بعد عام ٢٠٠٣ وبيان أهم المشاريع المرتبطة به وأثر المشاريع المنافسة ودور القناة الجافة في تعزيز الاهمية الجيوبوليتكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير، كذلك أهم ما أهتمت به دراستنا فضلاً عن ما سبق هو انعكاسات الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتكية لميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي في الحاضر فضلا عن تقديم محاولة لاستشراف آفاق المستقبل.

المقابلات الشخصية

من أجل استكمال متطلبات موضوع البحث بالشكل المناسب وللوصول إلى معلومات أكثر دقة وموضوعية، من ثم التوصل إلى استنتاجات وتوصيات تنسق مع هدف البحث، فقد قام الباحث بإجراء مقابلات شخصية مع مجموعة من المهتمين بميناء الفاو الكبير وتقديم جملة من الأسئلة والمداخلات معهم وتثبيت اجاباتهم في متن البحث في الاماكن المناسبة وهم كل من:

١- الدكتور محمد الحاج حمود، مستشار بعقد في وزارة الخارجية ، خبير ترسيم الحدود الدولية.

٢- الدكتور وائل عبد اللطيف، محافظ البصرة الاسبق، عضو مجلس الحكم ووزير وبرلماني سابق، مستشار في هيئة مستشاري مجلس الوزراء العراقي.

٣- اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم الحلبوسي، مدير المساحة العسكرية الاسبق، المهندس الاستشاري لترسيم الحدود الدولية والمياه، والعضو المفاوض مع الوفود الدولية ومنها ميناء مبارك، ميناء الفاو الكبير، مستشار في هيئة مستشاري مجلس الوزراء العراقي.

هيكلية البحث

يتكون البحث من مقدمة وثلاثة فصول أساسية وخاتمة واستنتاجات وتوصيات: ففي الفصل الاول الذي جاء تحت عنوان (الإطار المفاهيمي) وتم تقسيمه الى ثلاثة مباحث فقد تطرقنا في المبحث الاول الى الجيوبوليتيك من حيث المفهوم والنظريات الاساسية، أما في المبحث الثاني فقد تطرقنا الى الاقتصاد، أما المبحث الثالث تناول ميناء الفاو الكبير من حيث بدايات المشروع وتطوره والمواصفات

الأساسية وتم تناول في المبحث الرابع الامن الوطني من حيث المفهوم والمؤسسات ومجالات الامن الوطني.

أما الفصل الثاني فقد ركز على الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به وقد انضوى تحت أربعة مباحث، جاء في المبحث الأول الأهمية الجيوبوليتيكية من حيث الانفتاح على الملاحة الدولية وزيادة الثقل الإقليمي والدولي للعراق ورفع مستوى الاستعداد للارتباط بمشاريع النقل والتجارة الدولية في ما اضطلع المبحث الثاني على الأهمية الاقتصادية متناولاً فيها رفع مستوى وكفاءة التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير) وتنويع مصادر الدخل وتحفيز الاقتصاد المحلي وجذب الاستثمار الخارجي، أما المبحث الثالث فقد ركز على ادراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو الكبير ودور المشاريع الإقليمية المنافسة، أما المبحث الرابع فقد ركز على دور القناة الجافة في تعزيز الأهمية الجيوبوليتيكة والاقتصادية لميناء الفاو الكبير

وتبنى الفصل الثالث إنعكاسات الأهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي وافاق المستقبل، في المبحث الأول تناولا حول فرص وتحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة، في المبحث الثاني تناولنا الانعكاس على الامن الوطني العراقي من خلال معززات ومهددات الامن الوطني العراقي، وفي المبحث الاخير الافاق المستقبلية لأهمية انشاء ميناء الفاو اقتصادياً وجيوبوليتيكية.

الفصل الاول: الإطار المفاهيمي

تعد الاسس المفاهيمية والنظرية من المرتكزات الرئيسة في المنهجية العلمية والبحث العلمي لأنها تعد المدخل السليم لأية دراسة في أي نوع من أنواع العلوم الاخرى لاسيما في ظل التداخل بين العلوم المختلفة في العديد من الجوانب (المظاهر والمكونات) وفي هذا الفصل وكمدخل لدراسة الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكة لميناء الفاو الكبير وأثرهما على الامن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٣. لابد من التطرق الى المفاهيم والمصطلحات لمتغيرات الدراسة التي تتعلق بالبحث الذي يستند اليها هذا التخصص فضلاً عن التطرق الى الاهمية الاقتصادية ودورها في قوة الدولة والوصف وتطور ميناء الفاو الكبير والاهمية المحلية والاقليمية والدولية للميناء وبيان مفهوم الامن الوطني. وسيتم دراسة ذلك عن طريق المباحث اللاحقة.

المبحث الاول: الجيوبوليتيك.

المبحث الثاني: الاقتصاد.

المبحث الثالث: ميناء الفاو الكبير.

المبحث الربع: الامن الوطني.

المبحث الاول: الجيوبولتيك

تعد الدراسات الجغرافية والجيوبوليتيكية عن أية دولة من الدول ذات أهمية بالغة لأنها تضع إمكانات اتخاذ القرار السليم في أيدي متخذيه بما يؤدي تحقيق الأهداف الكبرى التي تسعى إليها الدولة مثل نقل الدولة من حالة إلى حالة أقوى وأفضل، تحقيق الأمن والاستقرار، إيجاد مكانة مهمة أو مميزة في الإطار الإقليمي/ والدولي للدولة منه، فهذا النوع من الدراسات يسلط الضوء على العناصر الاستراتيجية في الدولة، الطبيعية والبشرية والاقتصادية والسياسية، ويجعلها في حالة من المرونة لصناع القرار توجيهها وفق خطط كبرى (استراتيجيات)، وحسب ما تقتضيه الظروف والأحوال المحلية والإقليمية والدولية.

المطلب الاول: مفهوم الجيوبولتيك ومراحل تطوره

اولا: تعريف الجيوبولتيك:

يعرف الجيوبوليتيك انه أحد المفاهيم الأساسية التي لا تتفق الآراء على معنى محدد لهَ فضلاً عن الغموض الناتج من الالتباس الذي صاحب المصطلح لما يحوي مضمونه من أفكار تبحث عن السيطرة والنفوذ والتوسع على حساب الآخرين، ومن هنا نرى انشغال الباحثين في محاولة التوصل إلى معنى محدد له علاوة على أنّ تلك المتغيرات المكونة له قَد أسهمت في بلورة وجهات نظر مختلفة إزاءه.

ان أغلب الباحثين يذهب إلى أنّ علم الجيوبوليتيك من العلوم القديمة، تطورت مفاهيمه على يد مفكرين من شعوب وأقوام مختلفة قبل أنّ تصاغ ملامحه الاساسية المعروفة حاليا حيث وردت بعض ملامح الجيوبوليتيك في آراء (أرسطو طاليس)[*] (٣٢٢-٣٨٤ق.م)، حينما ناقش آنذاك تحديد كيف تتأثر السياسة بالجغرافية وكيف تتأثر المدن أو الدول بالعوامل الجغرافية والطبيعية[١].

الجيوبوليتيك اصطلاحاً مكون في الأصل من كلمتين هما (Geo)، وتعني: الأرض و(Politics) وتعني (أمر متعلق بالدولة)، وعلى وجه الأخص سياستها، والجيوبوليتيك بمعناه الحالي

(*) ارسطو. طالب فيلسوف يوناني، تلميذ أفلاطون ومعلم الإسكندر الأكبر، وواحد من عظماء المفكرين، تغطي كتاباته مجالات عدة، منها الفيزياء والميتافيزيقيا والشعر والمسرح والموسيقى والمنطق والبلاغة واللغويات والسياسة والحكومة والأخلاقيات وعلم الأحياء وعلم الحيوان. وهو واحد من أهم مؤسسي الفلسفة الغربية.

(١) ول ديورانت- ترجمة محمد بدران، قصة الحضارة (حياة اليونان)، المجلد (٨/٧)، الكتاب الثالث العصر الذهبي، القاهرة، ٢٠٠٥، ص٤٩٣.

مصطلح جديد ابتكره العالم السويدي (رودولف كيلين ١٨٦٤-١٩٢٢) (*)، في كتابه الذي أصدره تحت عنوان (الدولة كمظهر من مظاهر الحياة)، والذي نشرهُ في العام ١٩١٧م، وعرف كيلين (الجيوبوليتيك) (أنّها نظرية الدولة ككائن جغرافي أو ظاهرة تشغل حيزا من الأرض، وأهم ما يعنى به ذلك العلم، هي دراسة الوحدة السياسية (الدولة) في إطار بيئتها الجغرافية(١).

يعد موضوع الجيوبولتيك من بين الموضوعات التي إنشغل بها الفكر الاستراتيجي، ذلك أن الاستراتيجية كصيغة في التفكير وأسلوب في العمل تناقش أهم مرتكز تنهض علية النظرية الجيوبولتيكية، والذي يطرح بصيغة إفتراضية مفادها أن ثمة علاقة بين قوة الدولة وجغرافيتها فالعامل الجغرافي يسهم بشكل واضح في بناء الدولة وزيادة أسباب ومصادر قوتها مما ينعكس على طريقة تفكيرها وتخطيطها الاستراتيجيين (٢).

وهناك مفهومين أساسيين للجيوبوليتيك هما (٣):

١- المفهوم الضيق: القائم على الفكرة الألمانية الخاص بالمجال الأرضي بِعدّهِ المجال الحيوي للدولة على أنّها كائن حي، والتي تؤدي بالنتيجة الى نشوب الحرب.

٢- المفهوم الاوسع: يقوم على الدراسة الجغرافية للدولة من حيث سياستها الخارجية وهنا يكون التأكيد على المظهر الجغرافي للعلاقات الخارجية.

ويعني الجيوبوليتك بالبحث عن الاحتياجات التي تطلبها الدولة لتنمو حتى ولو كان ذلك من وراء الحدود، وتسعى بذلك الى ان تكرس أهدافها للمستقبل، أي ان لها بعداً استراتيجيا يلعب دوراً رئيسياً في تعزيز المكانة الدولية والإقليمية لها (٤).

لقد اختصت الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك كل منهما بمجال معين يختلف عن الاخر من ناحية الاهتمام والتحليل هذا في الوقت الذي لا نستطيع اسقاط فكرة ان كلا منهما يعتمد على الآخر في

(*) رودلف كيلين. هو عالم سويدي واستاذ في التاريخ والنظم الحكومية في جامعة جوتبرج في السويد، قام بابتكار مصطلح الجيوبوليتيكا.

(١) حسام الدين جاد الرب، الجغرافية السياسية، ط١، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص١٩١-١٩٢.

(٢) المصدر نفسه. ص ٤٨.

(٣) محمد احمد السامرائي، موسوعة المصطلحات العلمية في الجغرافية السياسية والجيوبوليتيك، ط١، الذاكرة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠١٢م، ص٨٧.

(٤) عدنان السيد حسين، الجغرافية السياسية والاقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، ط١، دار صفحات، دمشق، ٢٠١٤م، ص٣٤.

بعض الاحيان[١]، وعلى هذا اذا اردنا التمييز بين الجيوبوليتيك والجغرافيا السياسية نقول أن الجغرافية السياسية تدرس الحقائق الجغرافية الداخلية التي تسهم بتكون شخصية الدولة، كما أنها تهتم بدراسة الحقائق الجغرافية التي تكيف العلاقات الخارجية بين الدول في حين يحاول الجيوبوليتيك أن يثبت أن الدولة كائن حي أو أنها كالإنسان تمر بمراحل الولادة والنمو والنضوج والشيخوخة لذا فإن فلسفة الجيوبوليتيك ترى في حياة الدول قوانين للنمو وقوانين للاضمحلال ويبدو وفق هذا التوصيف ان الفارق الاساس بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك يظهر في درجة تأكيد كل منهما على تأثير العامل الجغرافي في تفسير حركية الدول[٢].

ثانيا: تطور مفهوم الجيوبوليتك:

إن تطور افكار الجيوبوليتيكا قديمة قدم البشرية حيث بدأت ملامح العلم تتضح منذ أن بدات المجتمعات البشرية تتجه نحو إقامة الدولة فبدأ اهتمام المفكرين بدراسة تأثيرات البيئة الجغرافية على الشؤون السياسية، لاعتماد سياسة الدولة على جغرافيتها، من هنا كانت الانطلاقة من المفكر اليوناني (أرسطو–Aristo) الذي كتب عن علاقة السياسة بالجغرافيا في مؤلفاته السياسية، التي أكد فيها أن موقع اليونان الجغرافي في الإقليم المعتدل المناخي قد أهل الإغريق إلى السيادة العالمية على شعوب الشمال البارد والجنوب الحار، وقد تبنى سياسته على تقسيمات (بارمينيدس– Parminides)[*] للعالم إلى خمسة أقسام: إقليم شديد الحرارة وإقليمان شديدة البرودة وإقليمان معتدلان، وأكد أن الإقليم المعتدل الذي يسكنه الإغريق هو الإقليم الذي يحمل في طياته بذور القوة [٣].

إن التطور الفعلي لعلم الجيوبوليتيك بدأ مع القرنين التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين مع (المفكر افريدريك راتزل Frederik Ratzer) [**] الملقب بأبى الجغرافيا السياسية إذ يعد

(١) عبد القادر محمد فهمي، المدخل الى دراسة الاستراتيجية، ط١، بغداد، ٢٠٠٤، ص٥٤.

(٢) محمد ازهر سعيد السماك، الجغرافية السياسية بمنظور القرن الحادي والعشرين، ط١، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١، ص٢٩.

(*) بارمينيدس. (٥٤٠ ق.م – ٤٨٠ ق.م) هو فيلسوف يوناني ولد في القرن الخامس قبل الميلاد في إيليا وهو من فلاسفة عصر ما قبل سقراط وقد ترك لنا بارمنيدس قصيدة "في الطبيعة" التي يذكر فيها ما يعتقد أنه الحقيقة المطلقة.

(٣) فايز محمد العيسوي، الجغرافية السياسية المعاصرة، ط١، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص٦٣-٦٤.

(**) فريدرش راتزل. عالم ألماني (١٨٤٤ – ١٩٠٤م) صاحب كتاب الجغرافية السياسية ويعتبر المؤسس الأول لعلم الجغرافيا الحديثة، درس راتزل في هايدلبرغ سنة ١٨٦٨م علم الحيوان والجيولوجيا والتشريح، له كتابه جغرافية الإنسان، كتب عن العوامل التي تتحكم في توزيع الإنسان في الكرة الأرضية.

أول من استخدم مصطلح الجغرافيا السياسية في مؤلفه الجغرافيا السياسية عام ١٨٩٧(١) حيث آمن راتزل بأفكار (داروين(*) Darwin) في التطور البيولوجي وصاغ من خلالها نظريته في تحليل قوة الدولة، فالدولة بالنسبة له كائن يستمد خصائصه من جغرافيتها وبما ان الكائن الحي ينمو فيكبر فتضيق ملابسه فيضطر لتوسيعها ، كذلك الدولة ستضطر إلى توسيع حدودها السياسية فحدود الدول حدود زئبقية قابلة للتوسع والانكماش ويجب على الدولة دائما أن تحافظ على رغبتها في التوسع لأن أي تراجع أو انكماش يجعلها عرضة للالتهام من قبل دول أخرى أقوى (البقاء للأقوى)(٢).

لكي تنمو الدولة وتتطور حدد راتزل (سبعة قوانين) أطلق عليها قوانين نمو الدول وهي (٣):

١- إن رقعة الدولة تنمو بنمو الحضارة أو الثقافة الخاصة بالدولة.

٢- يستمر نمو الدولة إلى أن تصل إلى مرحلة الضم بإضافة وحدات أخرى.

٣- حدود الدولة هي التي تحميها لابد من الحفاظ عليها.

٤- الدافع للتوسع يأتي من الخارج.

٥- الميل العام للتوسع ينتقل من دولة إلى أخرى ثم يتزايد ويشتد.

٦- نمو الدولة عملية لاحقة لنمو سكانها.

وفي الوقت الذي تحدث فيه (راتزل) عن الجغرافيا السياسية التي تنظر للدولة كوحدة (كائن حي) وفي ظل مناخ سياسي مغاير خطى مفكرون آخرون ألألمان منحى جديداً في تطوير هذا العلم و تحدثوا عن علم السياسات الأرضية أو ما أصطلح على تسميته بالجيوبوليتيك، مع المفكر (رودولف كيلين Rudolf Kjellen) الذي انطلق من فكرة أن الدولة كائن عضوي لكنه متطور وليس ثابت، وشبه البناء العضوي للدولة بالبناء العضوي للكائن الحي، فالأرض بالنسبة للدولة هي الجسد وعاصمتها بمثابة القلب والرئتان، أما الأنهار والطرق وسكك الحديد فهي بمثابة الأوردة والشرايين للدولة، في حين أن المناطق تعد المصدر الذي يمدها بالمعادن و الموارد الأولية اللازمة لنموها، والأفراد داخل الدولة هم الخلايا عند الكائن الحي والعامل المحرك للدولة (٤).

---

(١) نوار محمد ربيع الخيري، مبادئ الجيوبوليتيك، ط١، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، بغداد، ٢٠١٤، ص٢٣.

(*) تشارلز روبرت داروين (بالإنجليزية: Charles,Robert,Darwin) عالم تاريخ طبيعي وجيولوجي بريطاني ولد في إنجلترا في ١٢ فبراير ١٨٠٩ في شروزبري لعائلة إنجليزية علمية وتوفي في ١٩ أبريل ١٨٨٢. والده هو الدكتور روبرت وارنج داروين، وكان جده "إراسموس داروين" عالماً ومؤلفاً بدوره.

(٢) محمد ازهر سعيد السماك، الجغرافية السياسية، بمنظور القرن الحادي والعشرين، مصدر سبق ذكرة، ص٣٠.

(٣) نوار محمد ربيع الخيري، مبادئ الجيوبوليتيك، مصدر سبق ذكره، ص٤٣-٤٤.

(٤) المصدر نفسه، ص٥٦.

لقد اتفق (رودلف كيلين) مع (راتزل) أن الهدف النهائي لنمو الدولة هو تحقيق القوة، و قرر أن الدولة تتكون من خمسة أعضاء: الحكومة، السكان، الأحوال الاجتماعية، المركب الاقتصادي والمركب الطبيعي، والقانون الطبيعي يفرض حتمية النمو البيولوجي للدولة هذا النمو الذي يؤدي بها للنزاع الذي لا ينتهي إلا بمعادلة صفرية تؤدي بأفول الدولة الأضعف لصالح الدولة الأقوى[١].

بتطور هذا العلم ونظرا لزيادة الاهتمام بالجغرافيا أصبح معظم الباحثين والمفكرين اليوم يعتمدون عليه لتحليل الأوضاع الدولية خاصة في شقها النزاعي، من خلال تصاعد الأزمات الدولية وإتساع رقعة المشكلات السياسية والاقتصادية والعسكرية بين دول العالم المختلفة، فليس صدفة أن يكون القرن العشرين قرن الصراعات الدولية الذي أعطى الفرصة لتبلور مفهوم الجيوبولتيك، وتنوع الدراسات حوله، وفي ضوء هذه الدراسات يمكن أن تحدد الدولة مساراتها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ويكون ذلك من خلال دراسة الموقع الجغرافي للدولة: للموقع الاستراتيجي أهمية في زمن السلم للسيطرة على الحركة التجارية أما في زمن الحرب فيؤثر بقواعده العسكرية ، ومن اهم هذه العوامل : [٢].

١- شكل الدولة ومساحة رقعتها: سواء من حيث قصر الحدود أم مساحة الدولة حيث تمتاز الدولة العظمى بإتساع وكبر المساحة.

٢- المناخ: ويحد كثيرا من انتقالات البشر في المناطق التي تشتد برودتها كالجهات القطبية والمناطق تتصف بارتفاع حرارتها.

٣- السكان: حيث أن النصر في أوقات الحرب هو بعدد من يمكن حشدهم من الرجال في ميدان القتال

٤- الموارد الطبيعية: يعد المكون الاقتصادي للدولة من العوامل والاسس الحيوية للقوة السياسية وجيوبولتيكيا الدولة.

المطلب الثاني: المفاهيم المقاربة

اولاً: الجيواستراتيجية :

سنركز في محاولتنا التأصيلية هذه على المقاربتين العسكرية والجغرافية التي تفسر طبيعة العلاقة بين البيئة الطبيعية وقوة الدولة، إذ أن الجيوإستراتيجية تهتم بدراسة وتحليل التغيرات التي تحصل للقوى الدولية في تعاقباتها وتنقلاتها المكانية وفقا للتأثر والتفاعل المتبادلين بينها وبين مختلف ظواهر

(١) نعيم الظاهر، الجغرافية السياسية المعاصرة في ظل نظام دولي جديد، ط١، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٧، ٢٧.

(٢) عباس فاضل السعدي، جغرافية العراق الإقليمية اطارها الطبيعي نشاطها الاقتصادي جانبها البشري، ط١، دار الوضاح للنشر، عمان، ٢٠١٧، ص٣٤٣.

الاستراتيجية كنشاط للإنسان(١)، وترجع فكرة ربط العامل الجغرافي بالمجال الاستراتيجي العسكري منه إلى العهد الإغريقي وبالتحديد عند (أرسطو) في كتابه (السياسة) عندما تطرق لنظرية العلاقة بين المناخ والحرية، وقد كان لهذه الفكرة تأثيرا إيجابيا كبيرا على العديد من المفكرين في العصر الحديث، نذكر منهم على وجه الخصوص المفكر الفرنسي (جان بودان)(*) في كتابه (الأداة الجديدة)(٢).

أصبح للجغرافيا دوراً كبيراً عند المحللين العسكريين والسياسيين والمخططين الحربيين في إطار ما يعرف بفكرة الحتمية الجغرافية في مدرسة (راتزال) والمدرسة الجيوإستراتيجية فيما بعد، ما يؤكد على أهمية دور العامل الجغرافي في الاستراتيجية العسكرية بشكل خاص. وعلم الاستراتيجية بشكل عام كما عبر عنه نابليون بونابرت في عبارته المأثورة (إن سياسة الدول في جغرافيتها)(٣) لتصبح الجغرافيا تستعمل أساسا لخوض الحرب، كما يؤكد ذلك أيضا (إيف لاكوست)(**) عندما اشار الى ان الجغرافيا رغم اهميتها في مجال الحرب لكنها توظف في مجال تنظيم شؤون الاقاليم والتحكم بالسكان لإدارة السياسة(٤).

ان العلاقة بين الجغرافيا والسياسة علاقة ترابطية وجدلية بين الجغرافيا والإستراتيجية العسكرية فلو تأملنا قليلا في خريطة العالم لوجدنا أن الموقع الجغرافي يشكل العنصر الأساسي لتقييم القدرات والإمكانيات الطبيعية التي تستحوذ عليها دولة معينة، ويساهم في رسم السياسة الخارجية للدول من حيث تأثيراته العسكرية والسياسية، والدولة المتصلة باليابسة يؤهلها موقعها لبناء قوتها العسكرية بناء دفاعياً برياً لوجود العمق البري الدفاعي (٥).

---

(١) محمد علي العويني، العلاقات الدولية المعاصرة (النظرية، التطبيق، الاستخدامات الاعلامية)، مكتبة الانجلومصرية، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٣٣.

(*) جان بودان. من مواليد ١٥٣٠ في أنجيه ووفيات ١٥٩٦، هو فيلسوف فرنسي يعتبر صاحب نظرية السيادة ومن فلاسفة المذهب التجاري. وهو قانوني وفيلسوف سياسي فرنسي، عضو برلمان باريس، وأستاذ القانون في تولوز. واشتهر لنظريته عن السيادة.

(٢) محمد طه بدوي وآخرون، مبادئ العلوم السياسية، الدار الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٨، ص ٢١٢.

(٣) المصدر نفسه، ص ٣٥١.

(**) ايف لاكوست. جغرافي ومؤرخ، وهو مؤسس ومدير مجلة هيرودوت الشهيرة وأستاذ في الجامعات الفرنسية، وأحد أهم الاختصاصيين الفرنسيين في ميدان الجيوسياسة –الجيوبوليتيكا–. وإيف لاكوست هو أيضا مؤلف العديد من الكتب التي أصبح بعضها مرجعا في ميدانه مثل قاموس الجيوسياسة وقصة أسطورة الأرض وله كتاب شهير يحمل عنوان: الجغرافية تخدم أولا في صنع الحرب. قدّم العديد من الدراسات حول منطقة المغرب العربي من بينها كتاب: (المغرب، شعوب وحضارات)، وكتاب أيضا عنوانه (ابن خلدون).

(٤) المصدر نفسه، ص ٣٦٣.

(٥) محمد احمد علقمة، استراتيجيات سياسة القوة –مقومات الدولة في الجغرافية السياسية، ط١، دار الكتاب الثقافي، الاردن، ٢٠٠٨، ص٩٣.

لقد زاد الاهتمام بالجيوإستراتيجية كعامل حاسم في تفسير تفاعلات القوى الدولية، مما تطلب إنشاء مدارس جيوإستراتيجة ولذلك فمن الأهمية بمكان التطرق إلى أهم الإسهامات التي قدمها أنصارها وعلى رأسهم الفيلسوف والمفكر الصيني(صن تزو)(*)، وكذلك (فوش)(**)، (كلاوزفيتز)(***)، (اندري بوفر)(****)، أما راتزال فقد بلور فكرته في كتابه (الجغرافيا السياسية) والذي توصل فيه إلى أن مفادها أن قوة الدولة تكمن في معطياتها الجغرافية بينما (الفريد ماهان)(*****) يعطي الأهمية للمجال البحري حيث يرى أن القوة الأساسية في العالم تكمن في القوة البحرية وهي الفكرة التي نجدها مجسدة في كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية(١).

ويعد (صن تزو) (ورودولف كلين) أول من استخدم مصطلح الجيوإستراتيجية، وعرفت لديهما أنها البيئة الطبيعية للدولة والسلوك السياسي والعسكري، في حين عرفها (أندري بوفر) بأنها دراسة علاقات الأرض ذات المغزى الحربي إذ ترسم المظاهر الطبيعية لسطح الأرض الإطار للجيوإستراتيجية الذي تتحرك فيه الوقائع العسكرية(٢).

(*) صن تزو. هو جنرال صيني وخبير عسكري وفيلسوف، ذاع صيته بسبب عبقريته العسكرية التي اشتهر بها، و كتب مجموعة من المقالات العسكرية الإستراتيجية، حملت اسم كتاب فن الحرب. عاصر سون وو نهايات عصر الربيع والخريف الذي شهد تحول المجتمع الصيني من مجتمع العبيد إلى المجتمع الإقطاعي، حيث كثرت الحروب بين أكثر من ١٣٠ مملكة صغيرة، ما أدى في النهاية لظهور خمس ممالك قوية تنازعت فيما بينها على السلطة والحكم. هذه الحروب الطويلة لم تكن بمعزل عن صن تزو، إذ زادت من خبرته العسكرية وعمدت إلى صقل مواهبه وزادت من حكمته.

(**) فوش. جنرال وكاتب عسكري فرنسي. خدم في الجيش الفرنسي خلال الحرب العالمية الأولى، واختير مارشالاً لفرنسا في ١٩١٨م. بعد فترة قصيرة من بداية هجوم الربيع (محاولة ألمانيا النهائية لكسب الحرب)، واختير فوش قائدًا أعلى لجيوش الحلفاء، وهو المنصب الذي شغله حتى ١١ تشرين الثاني ١٩١٨م، عندما وافق على طلب ألمانيا للهدنة.

(***) كلاوزفيتز. جنرال ومؤرخ حربي بروسي. من أهم مؤلفاته كتاب (VomKriege) أي عن الحرب تركت كتاباته حولا حول الفلسفة والتكتيك والإستراتيجية أثرا عميقا في المجال العسكري في البلدان الغربية. تدرس أفكاره في العديد من الأكاديميات العسكرية كما أنها تستعمل في عدة مجالات مثل قيادة المؤسسات والتسويق. ويعد من أكبر المفكرين العسكريين شهرة وتأثيرا على مر التاريخ.

(****) قائد الماني يعتبر رائد التسليح الآلي في الفرق المدرعة في الحرب العالمية الثانية.

(*****) الفريد ماهان. ضابط عَلَم في البحرية الأمريكية وجيوستراتيجي، وكان أيضًا مؤرخًا، وقد أُطلق عليه لقب الاستراتيجي الأمريكي الأكثر أهمية في القرن التاسع عشر الميلادي. وكان مفهومه عن قوة البحر مبنيًا على فكرة أن الدول صاحبة القوة البحرية الأعظم سيكون لها التأثير الأكبر في جميع أنحاء العالم؛ ومن المعروف أن هذا المفهوم قُدِمَّ من خلال كتاب تاريخي وهو تأثير قوة البحر على التاريخ.

(١) نسيم بلهول، عن الجيوستراتيجية، ط١، ابن النديم للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٥، ص ٢٧.

(2) Major général Fuller, Decisive battles of the Western World, Vol. II, USA; (17) Harper and Row Publishers, Inc, 1971, p., 95

تختص الجيوإستراتيجية بدراسة الدولة من الناحية العسكرية وتدرس العلاقات الداخلية والخارجية بين الأرض وقوة الدولة من وجهة نظر حربية وذاتية وتبحث الإستراتيجية العلمية من وجهة نظر عسكرية قومية وتعتنق فلسفة القوة.

أي أن الجيوإستراتيجية علم عسكري يستمد جذوره من علم الجغرافيا وحقائقه المتشعبة ويعمل على الإفادة منها لخدمة خطط عسكرية معينة يتبناها صانعو السلوك العسكري وصانع القرار في الدولة(١).

ثانياً: الجغرافيا السياسية:

لقد شغلت الدراسات الجغرافية مكانا متميزا في الفكر الاستراتيجي والعسكري المعاصر وظهرت دراسات الجغرافية السياسية لان الانسان المعاصر يحس بأي حدث في أية بقعة نائية من الارض قد تكون له ردود فعل شديدة وعميقة الاثر على حياته ولا سيما اذا كانت تلك البقعة مجاورة له ولا يمكن تجنبها، فلم يكن الانسان قادرا على العيش بمعزل عن الاخرين كما ليس بوسعه أن يحجب نفسه عن الاحداث التي تجري حوله لذا برزت أهمية الجغرافية السياسية ، التي تبحث الصيغ والمعادلات الجغرافية التي تؤثر على الانسان في حياته السياسية والاجتماعية والاقتصادية والعسكرية في بلده والبلدان المجاورة(٢).

ان الجغرافيا السياسية هي فرعاً رئيساً من فروع الجغرافيا البشرية وتهتم بدراسة الوحدات السياسية ومقومات وجودها وتطورها، وتعتمد على عناصر البيئة الجغرافية في تفسير سمات الوحدات السياسية من حيث قوتها أو استقرارها أو تفككها. كما تهتم الجغرافيا السياسية بدراسة النظم السياسية كما أنهـا تدرس التفاعل بين المنطقة الجغرافية والعملية السياسية وعلاقتها المكانية.(٣)

تعالج الجغرافيا السياسية النمط السياسي للعالم وهو نمط معقد إلى حد كبير بسبب التجزئة المتباينة لسطح الأرض إلى وحدات سياسية تتفاوت في الحجم المساحي والسكاني تفاوتا كبيرا، وتغير الأنماط السياسية في حدودها ومقوماتها ومشكلاتها الناجمة عن تفاعل الإنسان ببيئته مما ينعكس على أوضاعها الداخلية وعلاقتها الخارجية. وتهتم الجغرافيا السياسية في هذا المجال بمواكبة مظاهر التحول

---

(١) نسيم بلهول، عن الجيوستراتيجية، مصدر سبق ذكره، ص٢٣.

(2) Rosière (Stéphane): Géographie politique et Géopolitique 2eme édition, Paris, Ellipses Edition Marketing S.A, 2007.

(٣) محمد رياض، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة،٢٠١٢، ص١٥.

في رقعة الوحدات السياسية وسكانها ومواردها وعلاقتها بالدول الأخرى، لذا فهي تتصل بعلوم أخرى عديدة تتظافر كلها لتحليل القوة الجغرافية طبيعيا وحضاريا واقتصاديا، وتحديد علاقتها المتشعبة في المكان والزمان ومن أهم أوجه التباين بينها وبين الجيوإستراتيجية، ما يأتي [١]:

١- إن الجيوإستراتيجية ترسم خطة لما يجب أن تكون عليه الدولة، بينما تدرس الجغرافيا السياسية كيان الدولة الجغرافي بعناصره المختلفة.

٢- إن الجيوإستراتيجية تضع تصور لحالة الدولة في المستقبل بينما تقنع الجغرافيا السياسية برسم صورة الحاضر في ضوء الماضي.

٣- إن الجيوإستراتيجية تتسم بالتطور والحركة بينما تميل الجغرافيا السياسية إلى الثبات.

تحاول الجيوإستراتيجية وضع الجغرافيا وحقائقها في خدمة حربية وجاهزية الدولة أي لتحقيق أغراضها في مجالها الحيوي حتى لو كان ذلك على حساب جيرانها، بينما الجغرافيا السياسية ليست سوى صورة للدولة (أي هي تحليل القوة في بناء الدولة السياسي)، وعليه فإن الجيوإستراتيجية تطورت واكتسبت قاعدة علمية شمولية وأصبحت تعني الاستخدام الأمثل للمعطيات السياسية والاقتصادية والحضارية كخلفية للفعل العسكري ومن ثم يتضح أن مصطلح الجيوإستراتيجية أكثر شمولاً من الجغرافيا السياسية.

المطلب الثالث: النظريات الجيوبولتيكية

أولا: نظرية (قلب العالم) ١٩٠٤:

طور السير (هالفورد ماكندر)[*] هذه النظرية بعد تقديمه منظورا سياسيا عن أهمية التوزيع الجغرافي للعالم واكد على اليابسة بوصفها منطلق القوة، من يسيطر عليها يسيطر على القوة وسمى آسيا وأوروبا وافريقيا بجزيرة الأرض[٢] ولخص نظريته بالاتي:

من يحكم شرق أوروبا يسيطر على قلب العالم ومن يحكم قلب العالم يسيطر على جزيرة العالم ومن يحكم جزيرة العالم يسيطر على العالم بأسره وكل هذه الأفكار تنتظم عبر اعمامات جغرافية وتاريخية

---

(١) نسيم بلهول، عن الجيوستراتيجية، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤.

(*) هالفورد ماكندر. (١٨٦١-١٩٤٧) جغرافي بريطاني، متخصص في الجغرافيا السياسية و الجيوبوليتك، في عام ١٩٠٤ قام بتأليف الكتاب الشهير 'المحيط الجغرافي للتاريخ، وهو أحد أشهر كتب الجيوبوليتيك في العالم، وهو واضع نظرية قلب اليابسة.

(٢) محمد صبحي عبد الكريم، دراسات في الجغرافيا العامة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٠، ص٢٩١-٢٩٣.

متبادلة [١].

ثانياً: النظرية البحرية لصاحبها الفريد ماهان (١٩١٤-١٩٤٠):

يعد ماهان من أبرز من إهتم بالقيمة الفعلية الاستراتيجية للموقع الجغرافي البحري للدولة وأثرها في بناء قوتها، إذ ركز في نظريته على الاهمية الكبيرة للقوة البحرية على مستوى العالم مشيراً الى أنه من أبرز العوامل الرئيسة للقوة البحرية هو الموقع الجغرافي عبر طرح تساؤل، هل هي دولة بحرية أو العكس؟، وهل تمتلك سواحل طويلة ؟ [٢].

يشير (ماهان) في ضوء الاجابة عن تساؤلاته حول الموقع الجغرافي للدولة (البحري)، الى أن الدولة التي تهيمن على سواحل شاسعة مترامية الاطراف تتوفر فيها المقومات الاساسية للقوة البحرية، حيث يصل الى نتيجة مفادها، (أن من يمتلك قوة بحرية يستطيع تحقيق الاهداف الاستراتيجية) [٣].

يصل (ماهان) في تفسيراته لنظريته الى أن الدولة القوية (هي الدولة المحاطة بالبحار والمضايق من جوانبها، وطبيعة ونوعية هذه السواحل ومدى صلاحيتها لإقامة موانئ، فكلما كانت السواحل متعرجة وعميقة وتمتد لمسافات طويلة ساعد ذلك على اقامة نشاط بحري واسع النطاق)، فضلاً عن ذلك ركز على عدد السكان.[٤]

وعلى الرغم من قدم أفكار (الفريد ماهان) غير أن مستقبل القوة لن يكون بعيدا عن القوة البحرية وأن الولايات المتحدة الاميركية لا زالت تمسك بهذا المستقبل اذا ما سيطرت على البحار والمحيطات والخلجان المهمة في العالم واننا نرى أن الاستراتيجية الاميركية في توظيف المجال الحيوي كمدخل مهم لديمومة استراتيجيتها الشاملة وعملت بكل الطرق والوسائل للوصول الى أن تكون القوة البحرية الاولى في العالم وهذا ما يفسر تحالفها الاستراتيجي مع كل من اليابان في آسيا وبريطانيا في أوروبا ودول الخليج العربي في منطقة الشرق الأوسط [٥].

---

(١) سعد عبيد السعيدي – مصطفى عبد الكريم، التنافس الدولي في القرن الافريقي وشرق افريقيا وانعكاسه على الامن في الشرق الاوسط، عدد خاص بالمؤتمر العلمي الثالث لكلية العلوم السياسية، جامعة تكريت، مجلة تكريت للعلوم السياسية، ٢٠١٩، ص٥٢.

(٢) نوار محمد ربيع، مبادئ الجيوبوليتيك، مصدر سبق ذكره، ص١٥٣-١٥٤.

(٣) سعد عبيد السعيدي – مصطفى عبد الكريم، التنافس الدولي في القرن الافريقي وشرق افريقيا وانعكاسه على الامن في الشرق الاوسط، مصدر سبق ذكره، ص٥٣.

(٤) قاسم الدويكات، الجغرافية السياسية، ط٢، جامعة مؤتة، الاردن، ٢٠٠٠، ص ٧٦.

(٥) كاظم هاشم نعمة، الوجيز في الاستراتيجية، اكاديمية الدراسات العلمية والبحوث الاقتصادية، الجماهير العربية الليبية، طبعة موسعة، ٢٠٠٠، ص٤٢-٤٣.

ثالثاً: نظرية الاختيار الطبيعي لصاحبها (فريدريك راتزل)(١٨٤٤-١٩٠٤):

والتي تحاكي نظرية التطور الطبيعي (لدارون) حيث يرى أن الدول كالكائنات الحية في الطبيعة في صراع دائم للحصول على مساحات أكبر كافية للبقاء والحياة والنمو والتوسع وقد تتلاشى وتختفي.

وعملية نمو الدولة وتوسعها لا تتم الا في اطار الحصول على القوة اللازمة لدعم هذا التطور حيث تذهب الدول وفق هذه النظرية الى زيادة مساحتها عبر ضم مناطق أخرى ذات قيمة وتوسيع حدودها لتوفير فرص نمو السكان وكبر حجم الدولة ومواجهة التهديدات الخارجية وزيادة الثروات(١).

رابعاً: نظرية الحافة والنطاق الهامشي لصاحبها نيكولاس سبيكمان (١٨٩٣-١٩٤٣):

وجوهرها هو تحقيق آلية الربط بين الموقع الجغرافي وبين سياسة الدولة الخارجية وأهمية وجود دولة قوية في المجتمع الدولي مهمتها الحفاظ على السلام العالمي وترسيخه وعدُ أن الولايات المتحدة هي هذه الدولة القوية، كما عدُ ان مركز الدولة من الناحية الجيوبوليتيكية لا يتوقف على موقعها الجغرافي الثابت بقدر اعتماده على علاقته بمراكز القوة المؤثرة في البيئة الاستراتيجية الدولية(٢).

لقد انتقد (سبيكمان) بعض فروض نظرية (ماكندر) واصفاً قلب العالم الذي أشار له (ماكندر) أنه قلب ميت لا ينبض بالحياة ويرى عكس ذلك حيث أن المنطقة التي تحيط بالعالم أهم من قلب العالم والتي أطلق عليها (الحافة او الاطار الهامشي) وأن مركز منطقة الاطار تكمن في أوروبا لاسيما أوروبا الغربية وتنجح الحكومة الامريكية على زيادة اهتمامها عبر تقديم (مشروع مارشال)(*)(٣).

خامساً: نظرية القوة الجوية لكل من دوهيه وسفرسكي:

تستمد نظرية القوة الجوية صياغتها الفكرية من افتراض مفاده (أن السيطرة على الجو تتيح إمكانية عالية للسيطرة على الأرض). هذا الافتراض ورغم بساطته فقد غير الكثير من مفاهيم السوق العسكري ومحاور القوة الجيوبوليتيكية والجيواستراتيجية ذلك أن الخصائص الاستراتيجية للمجال الجوي

---

(١) ازهر سعيد السماك، الجغراقيا السياسية بمنظور القرن الحادي والعشرين بين المنهجية والتطبيق، مصدر سبق ذكره، ص٥٦.

(٢) هايل طشطوش، الامن الوطني وعناصر قوة الدولة في ظل النظام العالم الجديد، دار الكندي، الاردن، ٢٠٠٩، ص٧٨-٨٢.

(*) مشروع مارشال هو المشروع الاقتصادي الامريكي لإعادة تعمير أوروبا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية الذي وضعه الجنرال جورج مارشال رئيس هيئة أركان الجيش الأميركي أثناء الحرب العالمية الثانية ووزير الخارجية الأميركي منذ يناير ١٩٤٧ والذي اعلنه بنفسه في ٥ يونيو من ذلك عام (١٩٤٧) في خطاب امام جامعة هارفارد

(٣) موسى الزعبي، دراسات في الفكر الاستراتيجي السياسي، منشورات الكتاب العرب، دمشق، ٢٠٠١، ص١٧٠-١٧٢.

تعالج في الواقع مضمونه الجيواستراتيجي واصفة إياه بالمجال الذي ينطوي على أهمية فائقة تتجاوز المجالين البحري والبري(١).

وأهم الآراء التي جاءت في هذا الصدد، ما جاء به (الكسندر سفرسكي)(*)(٢) في بحث عنوانه (القوة الجوية مفتاح البقاء Air Power Key to survival 1950) والذي نظر إلى الوضع الجيوبوليتيكي في العالم في ضوء القوات الجوية، حيث رسم (سفرسكي) خريطة ذات مسقط قطبي (القطب الشمالي) ووضع فيها الأمريكيتين جنوب القطب وأوراسيا وأفريقيا في شمال القطب، وعلى هذا فإن تقسيم (سفرسكي) هو التقسيم المتعارف عليه: (العالم القديم والعالم الجديد)، وفي هذه الخريطة يتضح أن السيادة الجوية الأمريكية تشتمل على كل (الأمريكيتين) بينما منطقة السيادة الجوية السوفيتية تغطي جنوب وجنوب شرق أسيا وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.(٣)

لكن منطقتي النفوذ الجوي تتلاقى وتتصادم في مناطق أخرى هي أوروبا الغربية وشمال أفريقيا والشرق الاوسط فضلا عن أن نفوذ القوة الجوية الروسية يغطي (أمريكا الشمالية)، وبالمثل تغطي القوة الجوية الأمريكية (الهرتلاند الأوراسياوي) ومنطقة تداخل السيادتين الجويتين البرية والبحرية تسمى في عرف (سفرسكي) بمنطقة المصير (Area of decisions) فهي منطقة الحسم في أية معركة بين القوتين كما أنها المناطق الجيواستراتيجية الأهم في العالم وقد عبر (سفرسكي) عن ذلك بمبدئية القائل(٤):

١- من يملك السيادة الجوية يستطيع أن يسيطر على مناطق تداخل النفوذ الجوي.

٢- ومن يسيطر على مناطق تداخل النفوذ الجوي يصبح بيده مصير العالم.

بالرغم من الإضافة الجديدة التي جاء بها (سفرسكي) على اللوحة الجيوبوليتيكية للعالم إلا أن عمله هذا لم يسلم من النقد، وقد دارت الانتقادات الأساسية لعمله حول نقطتين، الاولى جعله إفريقيا

---

(١) محمد محمود إبراهيم الديب، الجغرافيا السياسية، ط٦، منظور معاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥، القاهرة- مصر، ص٨٣٦.

(*) طيار عسكري روسي أسهم في الحرب العالمية الأولى ثم عمل بعدها كمخترع ومصمم في بناء الطائرات، وقدم من إنتاجه ما يدل على مهارته، وما يؤكد من وجهات نظره عن السلاح الجوي وخاصياته وعوامل النقص في استخدامه الحالي على ما أوضح هذا كله في كتابه (الإنتصار بوساطة السلاح الجوي)

(2) (Alexander P.de Seversky Air Power, New York: Simon and Schuster, 1942.P.7, 8, 14, 136, 139

(٣) خليل حسين، الجغرافية الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيو بوليتك، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، دمشق، ٢٠١٣، ص٧٦.

(٤) محمد احمد السمرائي، موسوعة المصطلحات العلمية في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك، ط١، الذاكرة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠١٢، ص٢٣٣.

وأمريكا الجنوبية منفصلتين استراتيجيا بصورة لا وجود لها في الواقع، ومن ثم فإن هذا الابتعاد قد جعل كل من القارتين في حوزة القوة الجوية للسوفييت والأمريكيين على التوالي، والثانية ترتبط بمبدأ أن السيطرة الجوية تقود فورا الى السيادة العالمية متجاهلا ما يملكه الاخرين من عناصر قوة عسكرية مختلفة.

مما تقدم يمكن من خلاله توضيح نظريات الجيوبوليتيك كما تم ذكرها أنفاً:

١- **نظرية قلب العالم لصاحبها هالفورد ماكندر ١٩٠٤:** منظمة قلب العالم من يسيطر على قلب العالم يسيطر على الجزيرة العالمية ومن يسيطر على الجزيرة العالمية يسيطر على العالم.

٢- **نظرية البحرية لصاحبها ماهان ١٩١٤-١٩٤٠:** قوى البحر هي التي تتغلب دائما على قوى البر.

٣- **نظرية الاختيار الطبيعي لصاحبها راتزل ١٨٤٤-١٩٠٤:** الدولة كائن عضوي (الحدود الشفافة والحدود الصلبة)

٤- **نظرية الحافة والنطاق الهامشي لصاحبها نيكولاس سبيكمان (١٩٤٣)**

أ- ربط نظام العالم عبر مسارين.

ب-صنع نظام عام لتوازن القوى كالأمم المتحدة.

ج- من يسيطر على الهلال الداخلي في الجزيرة العالمية يسيطر على العالم.

٥- **نظرية القوى الجوية لصاحبها سفرسكي:** من يملك السيادة الجوية يستطيع ان يسيطر على مناطق تداخل النفوذ الجوي ومن يسيطر على مناطق تداخل النفوذ الجوي يصبح بيده مصير العلم.

المبحث الثاني: الاقتصاد

يؤدي الاقتصاد دوراً مهماً في حياة الافراد والمجتمعات والدول، وتعود الحاجة الى التصرف الاقتصادي الى بداية وجود الانسان. وقد أصبح الاقتصاد أكثر تطوراً من أي وقت مضى من خلال التطور العلمي والتكنلوجي، ويسعى كل من الافراد والدول الى اتباع أفضل السبل العلمية في استغلال ما هو متاح لها من موارد اقتصادية لإشباع أكبر قدر من حاجاتها الاقتصادية وزيادة رفاهيتها وديمومة تقدمها وضمان امنها. من هذا المنطلق سيتم التعرف على مفهوم الاقتصاد وبيان المتغيرات الاقتصادية واهمية ودور الاقتصاد في عناصر قوة الدولة:

المطلب الأول: مفهوم الاقتصاد

إصطلاح علم الاقتصاد (Economies) لفظة يونانية يتكون من كلمتين (Oikos) ومعناها المنزل و(nomos) معناها تدبير وتعني تدبير شؤون المنزل اذ يقوم الافراد القادرين على العمل في المنزل بجلب المنافع الاقتصادية والقيام بخدمات وبالنهاية يتمتع جميع افراد المنزل بما هو متاح لهم من منفعة[(١)].

عرف علم الاقتصاد اصطلاحا بتعريفات عدُة ويعود اختلاف تعريف هذا العلم الى الاختلاف في الاتجاهات الفكرية للاقتصادين وتدور حوله المعاني الاتية[(٢)]:

١- عرفه الأسكتلندي (ادم سمث ١٧٢٣-١٧٩٠)[(*)] أنه يختص بدراسة الوسائل التي يمكن للامة بواسطتها من أن تقتني ماديا وهذا الاعتقاد استمده من كتابه ثروة الأمم.

٢- عرفه الإنكليزي (الفريد مارشال ١٨٤٢-١٩٢٤)[(**)] ذلك العلم الذي يدرس الانسان في أعمال حياتهم اليومية وهو يبحث في جانب النشاط الفردي والاجتماعي الذي يتعلق بالحصول على مقومات الرفاهية وطرق استخدام هذه المقومات[(٣)].

---

(١) بولي سكينة، الفكر الاقتصادي عنده ابن خلدون، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج الخظره، كلية العلوم الإسلامية، الجزائر، ٢٠١٤، ص٢٣.

(٢) كريم مهدي الحسناوي، مبادئ علم الاقتصاد، دار النشر مكتبة السنهوري – مكتبة داليا، بغداد، ٢٠١١، ص١٣.

(*) فيلسوف أخلاقى وعالم اقتصاد اسكتلندي. يعد مؤسس علم الاقتصاد الكلاسيكى ومن رواد الاقتصاد السياسى ثم عاد سميث بعد ذلك إلى بلاده، وقضى نحو عشر سنوات في العمل على كتابه "ثروة الأمم"، والذي نشر بعد ذلك في عام ١٧٧٦.

(**) اقتصادي وأكاديمى إنجليزي، وأحد أبرز منظري المدرسة النيوكلاسيكية فى علم الاقتصاد إلى جانب مواطنه وليام ستانلى جيفونز والفرنسى ليون فالراس، ودرس على يديه العديد من كبار الاقتصاديين المرموقين في كل من جامعتي أكسفورد وكمبريدج، أشهرهم الاقتصادي البريطاني جون مينارد كينز.

(٣) لبيب شقير، تاريخ الفكر الاقتصادي، دار النهضة مصر للطبع والنشر، مصر، ١٩٨٨، ص ٣٠.

٣- يرى مارشال أن علم الاقتصاد هو دراسة للثروة من جهة ودراسة للإنسان من جهة أخرى[١].

٤- جاء في تعريف (آرثر سيسل بيجو) [*] بانه العلم الذي يدرس الرفاهية الاقتصادية، والرفاهية الاقتصادية هي جزء من الرفاهية العامة للمجتمع.

٥- انتقد (ليونيل روبنز)[**] معظم التعريفات السابقة لعلم الاقتصاد وبين أنه ذلك العلم الذي يدرس السلوك الإنساني كعلاقة بين أهداف وبين وسائل نادرة ذات استعمالات مختلفة [٢].

الاقتصاد هو التوظيف الأمثل للموارد التي وهبها الله تعالى للإنسان ((منهم أمة مقتصدة وكثير منهم ساء ما يعملون))[٣]، فالاقتصاد هو التوازن، ((والذين إذا أنفقوا لم يسرفوا ولم يقتروا وكان بين ذلك قواما))[٤]، فالاقتصاد يعرف أنه العلم الذي يدرس الكيفية التي تقوم بها المجتمعات باستخدام الموارد النادرة لإنتاج السلع وتوزيعها بين مختلف أفراد المجتمع، أي أن مهمة الاقتصاد هي دراسة الآلية التي يتم فيها المواءمة بين الحاجات المتعددة للإنسان وبين ندرة الموارد المتاحة بكفاءة أي تحقيق الاستخدام الأمثل لهذه الموارد[٥].

ومما تقدم نجد أن بعض الاقتصاديين قد عرف الاقتصاد بالغاية وبعضهم عرفه بالوسيلة والبعض الاخر عرفه بالندرة النسبية، غير أن قيمة أي تعريف تقدر بمدى شموله لحقل العلم الاقتصادي وبمدى قدرته على وصف موضوعه.

فعلم الاقتصاد نشأ في تاريخ حديث نسبياً ، فعلى أثر التطور الذي اعقب العصور الوسطى ظهرت تنبؤات من الأفكار الاقتصادية من خلال تنوع الأنظمة الرامية الى تعريف الاقتصاد لغة

---

(١) محمد مروان السمان واخرون، مبادئ التحليل الاقتصادي الكلي والجزئي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠٠٩، ص ١٦-١٧.

(*) هو مؤسس فرع الاقتصاد في جامعة كامبريدج، وقد أثّر كثيرًا على أغلب الذين تتلمذوا عنده من شتى أرجاء العالم. قام بتدريب العديد من الاقتصاديين في كامبريدج الذين ذهبوا لتولي كراسي الاقتصاد في جميع أنحاء العالم، لا سيما اقتصاديات الرفاهية، لكنه شمل أيضا نظرية دورة العمل، والبطالة، والتمويل العام، والأرقام القياسية، وقياس الإنتاج الوطني.

(**) هو اقتصادي وسياسي بريطاني (وحمل سابقاً جنسية المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلنديا)، ولد في ٢٢ نوفمبر ١٨٩٨ في ميدلسكس في المملكة المتحدة، وتوفي في ١٥ مايو ١٩٨٤ في لندن في المملكة المتحدة. انتخب عضو مجلس اللوردات.

(٢) كريم مهدي الحسناوي، مبادئ علم الاقتصاد، مصدر سابق، ص١٣.

(٣) القران الكريم، الآية (٦٦)، سورة المائدة.

(٤) القران الكريم، الآية (٦٧)، سورة الفرقان.

(٥) ساموبلسون ونورة هاوس، علم الاقتصاد، ط١، مكتبة لبنان ناشرون، لبنان، ٢٠٠٦، ص٤.

واصطلاحا، ومعرفة علم الاقتصاد لدى الشعوب كانت من الضروريات الأساسية لتنظم الحياة الاجتماعية[١].

ومع تطور الزمن ظهر علم الاقتصاد كعلم مستقل يرتكز على ركائز علمية محددة من خلال ظهوره في الأفق بادرة جديدة تعلي من أهمية الاقتصاد ففي نهاية القرن الثامن عشر وتحديداً عام ١٧٧٦ (صدر كتاب ثروة الأمم) الذي قام بتأليفه (ادم سمث) الذي كان له الدور البارز في تأسيس نظريات اقتصادية تدعو الى العمل بنظام اقتصاد السوق الحر التي مازال العمل بها، كما دعا الى ضرورة ابتعاد الدولة عن التدخل المباشر في النشاط الاقتصادي، وفك القيود عن عملية التصنيع وبدأ علم الاقتصاد من خلال التقدم الذي احرزه بعد كتاب ثروة الأمم الذي جاء تكملة لآرائهم او نقداً لها [٢].

أولا: أهمية الاقتصاد:

ظهرت أهمية الاقتصاد منذ أن وجد الانسان في الأرض فمع ولادته تولد معه حاجات ورغبات تكثر وتتطور لوقت ما، ورغم ما يقدمه العلم والمعرفة من إمكانيات في سبيل زيادة الإنتاج وتطوره بحيث يصبح أكثر قدره على اشباع حاجات الافراد، فالإنسان يشعر في كل لحظة من لحظات حياته انه بحاجة الى سلع وخدمات كثيرة لتحقيق توازنه بإشباع متطلباته ورغباته[٣].

ان البعض يجهل أهمية الاقتصاد، حيث يعتقدون أنه عبارة عن أرقام ومسائل حسابية وهذا غير صحيح، حيث أن الاقتصاد يتناول التنبؤ بما سيحدث في المستقبل، وكيفية التعامل معه بشكل يسير وسهل للغاية ويعمل على حل المشكلة الاقتصادية المتمثلة بالثروة بالدرجة الأساس فعلم الاقتصاد يقوم على تفسير سلوك الأشخاص في الشراء، وظروف احتكار السلع وما الذي يجب أن تقدمه الحكومة لحل الأزمة، وكيف يتم تحديد أسعار السلع، كما أنه يحدد ما المطلوب من الطبقة العاملة في المصانع، وما هو الاجر المناسب لها.[٤]

لقد قدم علم الاقتصاد حلولاً لمشاكل قد تصل إلى الحياة أو الموت، تنحصر صعوبة هذا العلم في عدم توافر معلومات عن الوقت الذي سيحدث فيه الركود والوقت الذي سيحدث فيه النمو الاقتصادي، كما أن علم الاقتصاد يحاول أن يقدم حلول للقضاء على الفقر والبطالة. وتظهر الأهمية في الاقتصاد بما

---

(١) ساموليلسون ونورة هاوس، علم الاقتصاد، مصدر سبق ذكره، ص٥.

(٢) محمد مروان السمان واخرون، مبادئ التحليل الاقتصادي الكلي والجزئي، مصدر سبق ذكره، ص١٧.

(٣) المصدر نفسه، ص١١.

(٤) عبد الرحمن احمد، تطور الفكر الاقتصادي، ط بلا، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية – مصر، ٢٠٠٣، ص١٤.

يظهره من آثار إيجابية على المجتمع، إذ من الممكن أن نرى مشاكل التضخم والبطالة الجماعية متفشية في المجتمع ومدمرة، ولابد للاقتصاد أن يتفادى هذه المشاكل من خلال سن سياسات اقتصادية متتالية كسياسات الحد من البطالة وسياسات تخفيض التضخم(١).

ان لعلم الاقتصاد أهمية كبيرة على مستوى الوحدة الإنتاجية في سبيل بلوغ أهدافها النهائية والتي غالبا ما تتمثل في العمل لتحقيق اعلى درجة ممكنه من الأرباح، إذ أن علم الاقتصاد يمد القائمين على ادارة الوحدة الإنتاجية مهما كان نوعها: صناعية أم زراعية بالقواعد التي تساعدها في تحقيق أهدافها.

يمكن بيان أن علم الاقتصاد متداخل في تحديد نسب استخدام عناصر الإنتاج المختلفة بحيث تصل كلفة الإنتاج حدها الأدنى. أما فيما يتعلق بالاقتصاد القومي، فهنا نجد الفرد أما أن يكون متخذا للقرارات التي ينعكس أثرها على المجتمع ككل وأما أن تنعكس عليه القرارات التي تخصصها الحكومة. وفي كلا الحالتين تبدو أهمية علم الاقتصاد واضحة لان نجاح المسؤولين الحكوميين في تطوير المجتمع ورفاهية أفراده يعتمد الى حد كبير على نجاحهم في اتخاذ القرارات الاقتصادية الملائمة وتتوسع هذه الأهمية مع مرور الوقت اذ بدأ يتزايد تدخل الدول في الحياة الاقتصادية سواء أكان ذلك في الدولة ذات النظام الاشتراكي أم النظام الرأسمالي مع الاخذ بنظر الاعتبار الفارق في درجة التدخل(٢).

ثانيا: علاقة علم الاقتصاد بالعلوم الأخرى:

كثيرا ما يستعين المختصون في علم الاقتصاد بالعلوم الأخرى لتفسير الظواهر الاقتصادية، فالمشاكل الاقتصادية كثيراً ما ترتبط بشكل أو بآخر بهذا العلم وهناك علاقة وثيقة بين علم الاقتصاد والعلوم الأخرى، لا يمكن ان يتم الاقتصاد الا بالاتصال الوثيق بالعلوم الأخرى وكما بين في ذلك (ادم سمث) أن التحليل الاقتصادي لا يمكن أن يكون تاماً إذا أغفلنا الجوانب الاجتماعية والفكرية والسياسية والقانونية لهذا المجتمع (٣):

١- **علاقة علم الاقتصاد بالسياسة:** هناك علاقة وثيقة بين علم الاقتصاد وعلم السياسة إذ أن معظم المشاكل الاقتصادية في الواقع ذات طبيعة سياسية وان القرارات السياسية تحمل بين طياتها نتائج اقتصادية فمشاكل الأرض وعقد الدين الداخلي وفرض الضرائب وتحديد الحد الأدنى للأجور واتخاذ إجراءات الامن الاجتماعي كونها قرارات سياسية لكنها ذات نتائج وأبعاد اقتصادية ولكن

---

(1) Fabien، Tripier:The dynamic correlation between growth and unemployment،Economics bulletin، Vol،5.No.4K2002،pp(1–9)

(٢) سعد سعيد مرطان، مدخل الفكر الاقتصادي في الاسلام، ط١، مؤسسة الرسالة، بيروت – لبنان، ٢٠٠٢، ص٦٣.

(٣) كريم مهدي الحسناوي، مبادئ علم الاقتصاد، مصدر سبق ذكره، ص٢١-٢٣.

اتخاذ القرار بشأنها لا يتم من قبل الاقتصادي انما من السياسي لذلك هناك علاقة مباشره أو غير مباشرة في مثل هذه المجالات بين علم الاقتصاد والسياسة [١].

٢- **علاقة علم الاقتصاد بالعلوم الطبيعية:** ما دامت الفعاليات الاقتصادية كالإنتاج ذات علاقة لعوامل الإنتاج واستخدام الأرض تحت ظروف معينة تجعل الإنتاج يخضع لقانون اللغة المتناقصة وهذا القانون الاقتصادي له أبعاد ذات علاقة بعلم الطبيعة[٢].

٣- **علم الاقتصاد وعلم الاجتماع:** توجد علاقة وثيقة من خلال المشاكل الاقتصادية كانخفاض مستوى المعيشة للأفراد، مادام علم الاقتصاد يتناول سلوك الانسان عندما يحاول تحديد ماذا سيشتري ولماذا وكيف تكون ردود الفعل لديه عند أختلاف ظروف العمل[٣].

٤- **علم الاقتصاد وعلاقته بالإحصاء والرياضيات:** أن علم الإحصاء لا يدرس بشكل كامل بحد ذاته انما هو وسيلة (أداة) تستخدم في العلوم الأخرى فإن الدراسات الاقتصادية النظرية منها والتطبيقية لا يمكن لها أن تستغني عنه. أما علاقته بعلم الرياضيات تبين أن الرياضيات خدم النظرية الاقتصادية كثيراً لأنها جعلت اللغة المستخدمة في الاقتصاد أكثر اختصاراً وأكثر دقة، وبفضل الرياضيات أمكن التعبير عن العلاقات بين المتغيرات الاقتصادية بالرموز والمصطلحات الرياضية بدلا من الكلمات والعبارات.

المطلب الثاني: متغيرات الاقتصاد.

من بين أهم متغيرات الاقتصاد هي الاتي:

اولا: التكنولوجيا:

يعد مفهوم التكنولوجيا من المفاهيم التي ناقشها الكثير من الباحثين والمفكرين واختلفوا في نظرتهم له نظرا لاختلاف اختصاصاتهم وتطور سمات التكنولوجيا ومخرجاتها عبر الزمن ، لكن ما هو متفق عليه هو أن التكنولوجيا قديمة جدا وتعود الى بدايات الاختراعات البشرية البسيطة حينما كانت أحدى الوسائل التي اكتشفها الانسان عند تطويعه البدائي للطبيعة وبعدها أصبحت أداة يستعملها لخدمته ومساعدته لقضاء حاجاته المتنامية والمختلفة ثم تطور استخدامها الى الدرجة التي أصبحت فيها مهمة

(١) محمد ارمين كريبت، مفهوم ومبادئ الاقتصاد السياسي، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٢، بالساعة ١٦٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?.

(٢) المصدر نفسه.

(٣) المصدر نفسه.

جدا في حياة الانسان العامة والخاصة بشكل جعل المهتمين بالتكنولوجيا يرون أنها المسؤولة عن معظم التغيرات التي شهدها ويشهدها العالم على مستوى الفرد والجماعة والدولة والنظام الدولي[(١)].

ومن حيث الاستخدام فإن مصطلح التكنولوجيا استخدم لأول مرة عام ١٧٧٠ في المانيا ويعني في اللغة اليونانية علم صناعة المعرفة النظامية أو العلم التطبيقي[(٢)].

والتكنولوجيا كما يفهمها الكثير هي فكر وأداء وحلول أكثر مما هي اقتناء لمخرجاتها، وهي بطبيعة الحال ليست مجرد علم أو تطبيق للعلم أو أجهزة بل أشمل بكثير تتضمن كل نشاط إنساني يشمل الجوانب العلمية النظرية والتطبيقية، على اننا نضم صوتنا الى هذا الرأي.

فألتكنولوجيا جهد انساني وطريقة للتفكير في استخدام المعلومات والمهارات والخبرات والعناصر البشرية وغير البشرية المتاحة في مجال معين وتطبيقها في اكتشاف وسائل حل مشكلات الانسان واشباع حاجاته وزيادة قدراته والتحكم النسبي بعوامل الطبيعة[(٣)].

وللتكنولوجيا ثلاثة معان أساسية: الاول هو التكنولوجيا كعمليات اي التطبيق المنظم للمعرفة العلمية، الثاني هو التكنولوجيا كنواتج وتعني المواد الناتجة عن تطبيق المعرفة العلمية، والثالث هو التكنولوجيا كعمليات ونواتج معا أي العمليات ونواتجها معا كالحاسوب وتقنياته المستخدمة في التعليم او التصنيع وغيره.

أن الاهمية الاساسية للتقدم التكنولوجي أمرا معترف به في أدبيات الاقتصاد، فقد أجمع على هذه النقطة جميع المفكرين المهتمين بالاقتصاد سواء أكانوا رأسماليين أم اشتراكيين أم غيرهم انطلاقا من انطباعاتهم حول مساهمة التكنولوجيا في مهمة الانسان بالسيطرة على الطبيعة واستغلال مواردها لصالحه[(٤)].

والتقدم التكنولوجي هو الذي يحدد معدل ونمط النمو الاقتصادي عبر تنمية قطاعاته الرائدة كالقطاع الصناعي والزراعي والخدمي ومن ثم تنمية المجتمع ككل ومهاراته ومفهومة ونظرته ورأيه وبيئة العمل والفرص والنمط الاجتماعي والعائلي[(٥)].

---

(١) فضيل دلو، التكنولوجيا الجديدة للأعلام والاتصال، المفهوم – الاستعمالات – الافاق، ط١، دار الثقافة، عمان، ٢٠١٠، ص ١١٥.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٢٥.

(٣) مجدي عزيز ابراهيم، المنهج التربوي وتحديات العصر، ط١، عالم الكتب للنشر والتوزيع والطباعة، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١٢٤.

(٤) صادق الاسود، علم الاجتماع السياسي اسسه وابعاده، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ١٩٩٠، ص ٢٠٨.

(٥) كليب سعد، اقتصاد المعرفة والامن الاقتصادي العربي، مجلة المستقبل العربي، العدد (٢٩٣)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٤، ص ٢٤.

فالتكنولوجيا باتت تهيمن على كل تفاصيل الحياة في المجتمعات والوحدات السياسية وتفرض سيطرتها حتى على صعيد العلاقات الدولية بشكل لا يتيح لسياسات الدول خيارا في التعاطي معها، فهي تستخدم وبطريقة قيادية في مجال التعليم والتعلم، في مجال الاتصالات والمواصلات، في مجال الالكترونيات، تكنولوجيا الادارة عبر الدمج الاداري بين فروع المشروعات وقياداتها الادارية وتنفيذ القرارات، في مجال الصحة والطب وتنمية الموارد الاولية الصديقة للإنسان وبيئته والمجال الترفيهي (التنمية البشرية المستدامة)، في مجال الاعلام والثقافة واعمام اسلوب الحياة اقليميا ودوليا بطريقة ناعمة ،في المجال العسكري والتسلح، الصناعات المدنية المختلفة.... الخ.

وبذلك فقد باتت التكنولوجيا تتحكم بالنمو الاقتصادي والتنمية بشكل كبير وفي تحديد قوة الاقتصاد، ونظرا لان التقدم التكنولوجي يعد الحلقة الحاسمة في تحديد قوة اقتصاد الدول فقد أصبح أحد اهم العناصر المحددة للمكانة الاقليمية والدولية لأي دولة [١]. فضلاً عن أن اتقان التكنولوجيا بسرعة وديناميه محددان ريئسان لقدرة أي بلد في اللحاق بمستويات المعيشة في البلدان المتقدمة وعلى تعزيز القدرات التنافسية في الاسواق الدولية فظلاً عن أنها حاسمة في مجال استدامة النمو الاقتصادي السريع، فالدول المتقدمة تكنولوجيا مثلا لا تتأثر كثيرا بارتفاع أسعار المواد الخام حتى لو كانت مستوردة لها لان التكنولوجيا المستخدمة في صناعتها تقلل من كميات الخام المطلوبة لإنتاج نفس القدر الذي تستخدم لصناعته الدول النامية كميات أكبر من المواد الاولية وهو ما يعني تحسين المنافسة الدولية على مستوى الاسعار والجودة بعدما تحولت التكنولوجيا والمعرفة الى الاصل الجديد من أصول الانتاج [٢].

هكذا باتت التكنولوجيا أثمن سلعة في العالم فالكل يحتاجها لضمان الحصول على موقع مميز في المستقبل، ومن لا يستطيع ابتكار التكنولوجيا بنفسه يحاول شراءها أو سرقتها إذا تعذر عليه اقتناؤها فالخيار محدود وصعب، لذلك لا غرابة عندما نلاحظ ان الدول باتت تخصص جانب مهم من قدراتها الجاسوسية للحصول على أسرار التكنولوجيا بعد أن كانت تخصصه لمعرفة أسرار سياسية وعسكرية الى الدرجة التي صرنا نتابع فيها تعثر جواسيس التكنولوجيا وجواسيس الاسرار العسكرية والسياسية ببعضهم وهم ماضون في أداء واجباتهم.

---

(١) التقرير الاستراتيجي العربي لعام ٢٠١٤، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ص ٢٤٧.

(٢) التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام ٢٠١٧، الامانة العامة لجامعة الدول العربية، صندوق النقد العربي، ابو ظبي، دار الفجر للطباعة، القاهرة، ص ١٣.

ثانيا: الطاقة والموارد الاولية:

لا يمكن دراسة اية دولة في مجال تطورها الاقتصادي وبناء قوتها الذاتية أو تقييمها بعيدا عن دراسة الموارد الطبيعية والطاقة التي تحتويها كمقومات أساسية لعناصر القوة القومية، حيث تستخدم كميات وتنوع هذه الموارد وإمكانية وطريقة استثمارها بأسلوب اقتصادي أو سياسي فعال للتمييز بين الدول الفقيرة والغنية والدول القوية والضعيفة والدول المؤثرة والمؤثر بها، فقد عرف الانسان الطاقة والمواد الاولية منذ بداية وجودة على الارض وأصبحت مكوناً اصيلاً من مكونات حياته اليومية ووسيلة أساسية من بين وسائل تطوره الحضاري ونموه العمراني والسياسي والاقتصادي بعد أن أصبحت الاداة الرئيسة التي تمد الكون بالحركة والديمومة، وتبعا لذلك لم يسع الانسان بأي حال الاستغناء عنها على مدى حقب التاريخ بعد أن دخلت في كل مفاصل الحياة بطريقة مباشرة وغير مباشرة.

وتطور مفهوم الطاقة الى أن وصل الى مفهومه الحالي الشائع الذي يمكننا القول أن كل قدرة على القيام بعمل سواء أكان فكريا أم ماديا عبر جهد معين تحتاج الى طاقة وعليه فإن الانسان هو الاصلح والاقدر على استخدام طاقاته المختلفة.

من هنا ارتبط مفهوم الطاقة والقدرة على استخدامها بمفهوم الكفاءة والاداء وارتبطت الحضارات نسبيا بمدى قدرتها على الوصول لمصادر الطاقة انطلاقا من ان الطاقة هي المدخلات الاساسية لأي نظام انتاجي عالمي(١).

وتبعا لذلك فأن الطاقة تعرف على أنها القدرة على انجاز عمل ما، أو هي قدرة المادة على إعطاء قوى قادرة على إنجاز عمل معين (٢). وهي كذلك قدرة نظام ما على انتاج فاعلية او نشاط خارجي وهي كمية فيزيائية تظهر على شكل حركة ميكانيكية أو طاقة ربط بين نواة الذرة.

أما الموارد الاولية فهي ذلك الناتج الطبيعي الذي تم استخراجه بكميات تجارية لأغراض التسويق الدولي او الاستهلاك المحلي(٣).

---

(١) نجلاء عبد الوهاب احمد، مستقبل النفط العربي في ضل المتغيرات العالمية، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية – الجامعة المستنصرية، بغداد ٢٠٠٥، ص ٥٦

(٢) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا، بناء القدرات في تنظيم الطاقة المستدامة نهج التخفيف من الفقر وادماج قضايا النوع الاجتماعي ضمن الاهتمامات الرئيسة. الجزء الاول، الطاقة لأغراض التنمية المستدامة في دول الاسكوا، ٢٠١٦، ص ٣٣.

(٣) مازن الرمضاني، الموارد الاولية والصراع الدولي، مجلة المنار، العدد (٧)، دار الفكر العربي للأبحاث والنشر، باريس، ١٩٨٥، ص ٧٧.

وللموارد الاولية أهمية فائقة في العملية التنموية ويتوقف على توفرها النمو الاقتصادي الى حد بعيد بعدما أصبح النشاط الاقتصادي في عالم اليوم ونتيجة للتغيرات الهيكلية التي هيمنت على طبيعة النظام الاقتصادي العالمي مشروط بامتلاك او الافتقار للمواد الاولية والتي تمتلك بدورها تأثير استثنائي على السياسة الدولية.

وهكذا أصبح من النادر ان تنعم الدول بمستويات مميزة من جودة الحياة لشعبها او يكون لها مكانة مميزة في الشؤون الدولية إذا كانت تعاني من الافتقار الى المواد الاولية سواء عبر امتلاكها لها او تعذر شراءها لأسباب مختلفة، فالقوة باتت مستبعدة في ظل عالم يقوم على اساس القوة المادية والتي يشكل القطاع الصناعي النواة الصلبة فيها ويعتمد بدورة على مقدار ما يتوفر من الموارد الاولية وطريقة انتاجها او طريقة الحصول عليها واسعارها[١].

من هنا أصبحت الموارد الاولية عاملا أساسيا من عوامل الحضارة الانسانية الحديثة لا يمكن الاستغناء عنها تحت أي ظرف من الظروف وهو الامر الذي جعل منها اهدافا رئيسة للسياسات الخارجية للدول ولأمنها القومي وميدان للحوار والتفاوض والمساومة في العلاقات الدولية فهي اما مفتاح لدخل دول معينة او مفتاح للقوة الاقتصادية والعسكرية لدول اخرى او هي ميدان للاستثمار والتجارة للطرفين.

وعلى الرغم من أن الطاقة ترتبط بشكل وثيق بالموارد الاولية الا انها اكتسبت لأسباب كثيرة أبعادا استراتيجية بامتياز ويأتي النفط والغاز الطبيعي في مقدمتها، فالطاقة التي تمثل مصدرا اساسيا وحيداً لأداء جميع أنواع العمل وبما ان العمل يشكل القاعدة الاساس لعملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية فإن توفر الطاقة بالوقت والقدر المناسب لأداء العمل يعد اقتصاديا شرطا ضروريا لأحداث اية عملية تنمية أو نمو اقتصادي[٢].

غير أن توفر المواد الاولية والطاقة لا يكفي بل يجب كذلك توفر كفاءة استخدام هذه الموارد وتوظيفها في زيادة قوة الدولة وابرازها وبخلاف ذلك بمكن ان تكون مردوداتها سلبية، وتتوفر الكفاءة عندما تتوفر القدرات البشرية والتنظيمية والسياسية القادرة على استغلال هذه الموارد وتحويلها الى منتجات مختلفة تعمل على تعزيز قدرة الاقتصاد القومي وترتقي به الى مستويات متقدمة من الرفاهية والقدرة على

(١) سعد عبيد السعيدي، اثر المصلحة الاقتصادية في عملية اتخاذ القرار السياسي الخارجي، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٠٢، ص ٢٦.

(٢) امينة مخلفي، مدخل الى الاقتصاد البترولي (اقتصاد النفط) الجزء الاول، جامعة قاصدي مرباح، الجزائر، ٢٠١٤، ص ٣٠.

التنافس بشكل يضفي على قوة الدولة مزيدا من الزخم ويعزز أداءها السياسي.

ثالثا: التجارة الخارجية:

يتفق أغلب المهتمين بالشؤون الاقتصادية أن التجارة الخارجية تؤدي دورا متميزا في النمو والتنمية الاقتصادية، وانطلاقا من هذا الدور احتفظت التجارة الخارجية وعلى مر السنين بكونها مصلحة اقتصادية لا يمكن التفريط بها أو التهاون في تحسين شروطها ومستواها.

فقد ربطت الكثير من النظريات الاقتصادية بين التجارة الخارجية وعملية النمو والتنمية الاقتصادية، فهي يمكن أن تؤدي دورا قياديا لعملية النمو الاقتصادي في الدول المتقدمة والمتحررة اقتصاديا نتيجة لنمو الطلب على الصادرات في السوق العالمية، في حين يمكنها ان تعد عاملا مساعدا أو خادما في سبيل انجاح عملية التنمية الاقتصادية أكثر من كونها مكانة للنمو الاقتصادي في البلدان النامية.

وتشير الدراسات الى أن هناك علاقة وثيقة بين التجارة الخارجية والدخل الحقيقي والانتاج وبين الرفاهية الاقتصادية عموما، غير أن درجة هذه العلاقة تختلف من دولة الى اخرى نتيجة لاختلاف اهمية التجارة الخارجية بالنسبة لاقتصاد كل دولة(١).

ومن خلال التجارة تستطيع الدول الوصول الى الاسواق من اجل صادراتها والحصول على التكنولوجيا الجديدة عبر نقلها على الصعيد الدولي(٢).

أن التجارة الخارجية تتيح للدول النامية والفقيرة فرصة تمكنها من معالجة ضيق السوق المحلي والحصول على وفورات الحجم وتهيأ الفرصة لاستيراد السلع الرأسمالية والموارد التي تتطلبها عملية التنمية، فضلاً عن دورها في الحصول على المعرفة التي ربما تكون قيمتها أكثر من قيمة الاستيراد المباشر للسلع المادية في عملية التنمية.

فضلا عن دورها في تكوين رأس المال عبر زيادة الدخل الحقيقي وعبر تخصيص أكثر كفاية للموارد والذي يؤدي بدورة الى زيادة في القدرة على الادخار ودورها لتشجيع الاستثمار(٣).

وانطلاقا من هذه الاهمية التي مثلتها ولا تزال التجارة الخارجية يعد بالإمكان إدراك الاهتمام الدولي الواسع بالتجارة والقواعد التجارية الدولية والسعي الى تنظيم شروط التجارة الدولية ووضع القواعد

---

(١) يوسف سعيد واخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الاولى، دار الصفاء للنشر، عمان، ٢٠٠١، ص ١٤.

(٢) انظر تقرير التنمية في العالم لعام ٢٠١٧، البنك الدولي للأنشاء والتعمير – المؤسسة الدولية للتنمية والتمويل، نيويورك – القاهرة، ٢٠١٨.

(٣) كريم محمد الحسناوي، المدخل الى الاقتصاد الدولي، مطابع التعليم العالي، بغداد، ١٩٨٨، ص ٤٠.

الخاصة بتحريرها وبذل الجهود في هذا المجال، والتي من أهمها ذلك الدعم الذي تقدمه المؤسسات الدولية لنمو التجارة وفي مقدمة هذه المؤسسات منظمة التجارة العالمية والتي تعد أحدث خطوة في مجال ايجاد بيئة تجارية أقدر على تهيئة المجال للتبادل متعدد الاطراف للسلع والخدمات [١].

وكذلك يمكن في نفس السياق إدراك الاتجاه العالمي المتزايد نحو التكتلات الاقتصادية سواء على المستوى الاقليمي أم الدولي من اجل ضمان الاسواق الخارجية، فالتنمية الاقتصادية الملائمة تتطلب أسواقا واسعة للتصدير، وهذه الاسواق بعد أن كان يتم توفيرها عبر السيطرة السياسية والعسكرية المباشرة او غير المباشرة أصبحت تتوفر عبر اللجوء الى التجمعات الاقتصادية والسياسية الكبرى [٢].

إن تفسير ما تشهده العلاقات الاقتصادية الدولية من نزاعات وحروب وصراعات تجارية متفجرة تعكس طريقة تفاعل القوى التجارية الكبرى التقليدية منها والصاعدة والناشئة مع المتغيرات التي تحدث في البيئة التجارية الدولية.

رابعا: رأس المال:

رأس المال هو خزين من الموارد يتواجد في نقطه زمنية معينة كاليوم أو السنة بالمقارنة بتدفق يجري على مدى مدة زمنية معينة. وهو الثروة التي تشكل نوعا من انواع الاصول[٣].

ولرأس المال وظائف اقتصادية عدة من بين أهمها توفير أساسيات الانتاج، دعم زيادة الانتاجية، المساهمة بالتنمية الاقتصادية، خزن الثروة، تكملة الدورة الانتاجية وغيرها[٤]. يعد رأس المال شرطا ضروريا لنجاح اي عملية تنموية نظرا لأنه يمثل عنصرا اساسيا من عناصر العملية الانتاجية ومن هنا لا بد من إيجاد السبل الكفيلة بتوفيره سواء عن طريق الادخار الداخلي وتحقيق مناقلات ووفورات معينة عن طريق القروض الخارجية او المساعدات المشروطة والحرة إذا تعذر التمويل الخارجي او عن طريق الاستثمار الاجنبي[٥].

---

(١) سعد عبيد علوان، العراق في مواجهة متطلبات الانضمام الى منظمة التجارة العالمية، مجلة العلوم السياسية، العدد (٣٩)، كلية العلوم السياسية – بغداد، ٢٠٠٩، ص١٥٧.

(٢) للمزيد انظر سعد عبيد علوان، سياسات التكتلات الاقتصادية الكبرى والاداء الاقتصادي العربي، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية – جامعة النهرين، ٢٠٠٧، ص ٥٨.

(٣) عبد المنعم السيد علي، مدخل في علم الاقتصاد، الجزء الاول، مطابع جامعة الموصل، العراق، ١٩٨٤، ص ٣٢٤.

(٤) مجموعة مؤلفين، الاستثمار في رأس المال الفكري ودوره في تحسين اداء المنظمة، ط١، جامعة قاصدي مرباح، الجزائر، ٢٠١٣، ص٩.

(٥) تقرير التنمية الانسانية العربية لعام ٢٠٠٤ برنامج الأمم المتحدة للإنماء الاقتصادي، الصندوق العربي للنماء الاقتصادي والاجتماعي، نيويورك طبع في المطبعة الوطنية في الاردن، ٢٠٠٤، ص٧٣.

ومما زاد من أهمية رأس المال هو زيادة الطلب العالمي على هذا العنصر الانتاجي نتيجة للتطورات التكنولوجية الكبيرة التي زادت من انتاجية رأس المال الى الحد الذي تمليه مرونة استبداله بغيره من عوامل الانتاج وعليه فإن التقدم التكنولوجي يزيد من الفائض الاقتصادي لرأس المال وهذا يترتب عليه ان عوائد راس المال تتجه نحو التراكم على صعيد الاقتصادات الرأسمالية حيث يسود في صناعاتها قدر أكبر من التكنولوجيا مقارنة مع العمل(١).

فضلا عن دخول دول كثيرة صاعدة في منافسة كبيرة مع الاقتصادات التقليدية للاستحواذ على أكبر كتلة من رأس المال العالمي بما يؤهلها لقيادة النشاط الاقتصادي على مستوى العالم مقابل مشاركتها بالخسائر التي يمكن ان يلحقها رأس المال بالاقتصاد العالمي وتبعاته السياسية والاجتماعية في حالة الانهيارات المالية الكبرى.

المطلب الثالث: تنامي دور الاقتصاد في قوة الدولة

برز المتغير الاقتصادي كعامل رئيس في تشكيل سمات القوة في العلاقات الدولية وفي عناصر قوة الدولة الشاملة منذ العقود الأخيرة من القرن العشرين لاسيما بعد انتهاء حقبة الحرب الباردة بتفكك الاتحاد السوفيتي (السابق) وهيمنة الولايات المتحدة الامريكية على العالم بعد عام ١٩٩١ وسيادة نظام دولي جديد أو وضع دولي جديد كما يسميه البعض الذي كان بداية معلنة لتغيير كبير على مستوى السياسة والاقتصاد أفضى الى تثبيت نسق جديد في العلاقات والتفاعلات الدولية(٢).

إن أهم سمتين للوضع الدولي الجديد الذي قام بعد أنهيار النظام الدولي السابق هو تراجع كبير في مفهوم السيادة القومية الذي تآكل لمصلحة القيم المعلومة أولاً وتحول نسق القوة في العلاقات الدولية من القوة العسكرية الى القوة الاقتصادية الى الدرجة التي جعلت من نسق العالم الجديد نسق اقتصاديا ومعرفيا ثانياً. وعليه أصبح نمط المنافسة الدولية يعتمد بشكل أساسي على الجانب الاقتصادي وأصبح كل شيء في حالة تحول من مكوناته الأولية الى العلاقات التي يقيمها دون نسيان سرعة تفاعلات المصالح التي تتصارع عليها البلدان (٣).

(١) حاتم حميد، اهمية رأس المال في النظرية الاقتصادية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/٩، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://annabaa.org/arabic/views/3407 .

وكذلك اسالم توفيق النجفي، حول مسألة الرأسمالية للقرن ٢١، مجلة المستقبل العربي، العدد(٢٣٨)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٨، ص ٣٣.

(٢) باسل البياتي واخرون، النظام الدولي الجديد، ط١، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد،١٩٩٢، ص١٠.

(٣) الفين وهايدي توفلر، الحرب والحرب المضادة ترجمة صلاح عبد الله، ط١، دار الجماهير للنشر والتوزيع والاعلان، عمان، ١٩٩٨، ص٣٥٥.

شهد ويشهد العالم تبدلات كبيرة في مفاهيمه الاقتصادية والاجتماعية والسياسية تعيد رسم المنظومة الاقتصادية والاجتماعية على الصعيد الدولي والقطري، وهذه المتغيرات المستمرة عالمياً تمكنت من وضع الشؤون الاقتصادية في صلب بل في مقدمة اهتماماتها لاسيما تحرير التجارة والانتقال السريع لرؤوس الأموال والدور الطاغي للقطاع الخاص والشركات المتعددة الجنسية [(١)].

وقد أوجدت هذه التحولات العالمية علاقة طردية بين تعاظم أو تأكد القدرة الاقتصادية والإنتاجية لكل دولة وبين تصاعد أو تراجع المركز الذي تتمتع به في النظام الإقليمي أو الدولي ومن هنا فقد اصبحنا امام وضع يدفع بقوة نحو تعدد القضايا الاقتصادية والمعرفية الى الدرجة التي تحولت فيه أجهزة الامن الى أجهزة بخلفيات اختصاص أغلبها اقتصادي ، وأصبح جانب مهم من الحكم على كفاءة أدائها هو تحقيقها لمصالح دولها في تسويق منتجاتها أو الحصول على تكنولوجيا الإنتاج [(٢)].

وعلى صعيد الافراد أو المجتمعات فقد حلت القيم الاقتصادية محل قيم أخرى كالعصبية والرغبة في التفوق مما أدى الى انحدار الثقافة الاجتماعية خلال العملية الاقتصادية في الحياة، وهو ما اقتضى تعديلات في معنى وشكل عناصر قوة الدولة وعناصر المنافسة بين الدول الى الدرجة التي سمحت بإعادة تقييم عناصر الموازنة والتوزيع والتنظيم بين منطقة الامن العسكري والامن الاقتصادي حيث توسعة مساحة منطقة الامن الاقتصادي بشكل كبير[(٣)].

الامر الذي جعل الامن الوطني للدول مرتبطاً بالاعتبارات الاقتصادية أكثر من أي اعتبار اخر. أن هذه الأهمية التي أصبحت تنطوي عليها متغيرات الاقتصاد والمصالح الاقتصادية في تحديد مراكز القوى العالمية والإقليمية دفعت الكثير من الباحثين الى القول ان المفهوم الذي يقترن بالقوى الدولية الجديدة امتد ليشمل القوى التي تلتقي في قواسم مشتركة قوامها النمو الاقتصادي والصناعي والتكنلوجي المتصاعد [(٤)].

وفي هذا السياق تم الربط بين التوسع الاقتصادي داخل الدولة وبين القوى الشاملة التي

---

(١) برهان الدجاني، تحولات النظام الدولي، مجلة أوراق اقتصادية، العدد (١٥)، الأمانة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، بيروت، ٢٠٠٠، ص١٥.

(٢) أسامة عبد الرحمن، تنمية التخلف وإدارة التنمية، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٧.

(٣) سعد عبيد السعيدي، دور الطاقة في استراتيجية استعادة الدور الروسي العالمي،، مجلة العلوم السياسية العدد (٥٨)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠١٨، ص٥٤.

(٤) منير الحمش، العولمة ليست الخيار الوحيد، ط١، الأهلي للنشر والتوزيع، سوريا، ١٩٩٨، ص١٤٦.

باتت تؤثر في مختلف تفاعلات العالم دون أن يقابلها سلطة سياسية على المستوى العالمي حيث أصبح الاقتصاد يرسم سياسات الدول بشكل أكبر من السابق وبشكل مضاعف بعد ما تم تغليب فكرة السوق على ما عداها من المؤسسات، فالسوق وقيمها ليست مجرد تركيبة اقتصادية بل هي تركيبة سيكولوجية يقرر تركيبها الاقتصاد وجلبت اعتقاداً أن الاندماج في السوق يعد تقدمياً ونشرت الاعتقاد القائل أن الدوافع الاقتصادية والاقتصاد هما القوى المحركة للحياة الإنسانية وان هناك انفصام بين سلطة اقتصادية مهيكلة وفقاً لقاعدة عالمية على أساس شبكة من الشركات والمؤسسات الصناعية والمالية والخدمية وسلطة سياسية لإزالة خاضعة لمنطق استراتيجي لا يتطابق والفضاء الخارجي(١).

وفي ظل النظام العالمي الحالي فان نظام الاقتصاد الدولي يوفر إمكانية السيطرة الاقتصادية على الموارد الطبيعية دون الحاجة الى الاستيلاء المادي المباشر عبر التأثير في أسواق المال وأسعار الصرف والفائدة والمعلومات وبراءة الاختراع والذكاء الصناعي وشبكات التسويق ومختلف الأساليب غير المنظورة التي تؤثر بسهولة في سلوك الافراد والجماعات والدول.

وانطلاقاً من الريادة التي أصبح عليها الاقتصاد ومتغيراته الأساسية فقد اتجهت أغلب الدول وفي مقدمتها الولايات المتحدة الى تطبيق نظاماً مزدوجاً للمعايير تحظى فيه الدول التي تتعاون في تنفيذ عملية البناء الاقتصادي وفق المنهج المطروح والمفروض بالاستثناء من تطبيق القواعد السياسية عليها مثل التغاضي عن حقوق الانسان وربما يتم تشجيع التسلح فيما بينها بينما تصبح الدول التي ترفض القواعد والمصالح الاقتصادية للدول الكبرى ضحية لعملية عزل واستبداد وعقوبة.

---

(١) اسماعيل صري عبدالله واخرون، التعاون الاقتصادي العربي بين القطرية والعولمة، ط ١، مؤسسة عبد الحميد شوفان، الاردن، ٢٠٠٠، ص٣٢.

المبحث الثالث: ميناء الفاو الكبير

تعدُ الموانئ العراقية ذات أهمية استراتيجية لما تؤديه من دور كبير في دفع عجلة الاقتصاد العراقي الى الامام، وان الخيار الاقتصادي الوحيد لتمكينها من التعاون مع السفن العملاقة وبكفاءة عالية، يكون من خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو في محافظة البصرة فضلا عن العامل الأهم الذي يميز العراق كونه محطة وصل بين الشرق والغرب، وسيتم التعرف في هذا المبحث على فكرة انشاء المشروع وتطوره والمواصفات الأساسية مع بيان الاهمية الاستراتيجية لمشروع ميناء الفاو الكبير.

المطلب الأول: بدايات المشروع وتطوره.

لم تكن فكرة إنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير حديثة العهد بل هي قديمة، إذ كانت اللحظة الاولى تعود الى الاحتلال البريطاني، بعد أن وصل الحكم البريطاني للعراق ازدهر عمل الموانئ من جديد لا سيما مع إتخاذ الجيش البريطاني ميناء البصرة قاعدة له وانيطت مهمة ادارة الميناء للسلطة المدنية البريطانية، التي تسعى للسيطرة على مدخل شط العرب الذي يعد من الممرات المهمة آنذاك إذ قامت بتكليف أحد مستشاري الجيش الهندسي البريطاني لإجراء المسح في شط العرب وفي عام ١٩١٩ قام بتقديم تقرير مفصل عن مشروع ميناء الفاو والذي كان يحمل اسم مشروع حفر سدة الفاو ذلك الوقت(١).

وبعد قيام دولة العراق في عام ١٩٢١ تسلمت وزارة التجارة العراقية مهمة ادارة الميناء وفي عام ١٩٢٢ إنتقلت ادارة الميناء الى وزارة المالية التي أسست بدورها مديرية الموانئ وفي عام ١٩٣٩ تسلمت وزارة المواصلات والاشغال العامة حينذاك ادارة الميناء(٢).

ان فكرة إنشاء ميناء الفاو تعود الى عام ١٩٣٨ حينما قرر العراق بناء ميناء مساند لميناء البصرة ومنذ ذلك الوقت كانت هناك جهود دبلوماسية مكثفة من جهة العراق من اجل الاتفاق مع الكويت حول جزيرتي (وربة وبوبيان) إلا أن الكويت رفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال (٣).

في عام ١٩٨٦ أجريت دراسات أولية لفكرة انشاء الميناء اذ يتكون (١٠٠) رصيف بعد إعداد دراسات وتصاميم لميناء كبير يقع على الخليج العربي يكون قادراً على متطلبات تطور العراق في المستقبل. وقد رصد لهذا المشروع آنذاك مبلغ مائة مليون دولار الا ان المشروع تأجل بسبب الحرب

---

(١) نبيل جعفر– حسين حيدر، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، ط١، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٩، ص٨٢.

(٢) لمياء محسن – مالك دحام، العلاقات العراقية – الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلد الدراسة دولية، العدد (٥٢)، مركز الدراسات لدولية والاستراتيجية جامعة بغداد، ٢٠١٢، ص٥٠.

(٣) مصطفى عبد القادر واخرون، العراق والكويت في الوثائق التاريخية، بغداد، ١٩٩٠، ص ١٨–١٩.

العراقية الايرانية.

بعد احتلال العراق لدولة الكويت في ٢ اب ١٩٩٠م[١] وفرض حصار وعزلة دولية شديدة من المجتمع الدولي سياسياً ودبلوماسياً واقتصادياً، أصبح العراق من أكثر دول العالم تأخراً وخاصة بعد السنوات التي تلت حرب الخليج الثانية حيث دمرت البنى التحتية في المجالات كافة ، لقد أثر الحصار الاقتصادي تأثيراً بالغاً على الموانئ العراقية من حيث طاقتها الاستيعابية وكفائتها الفنية، والى تقادم وتعطيل الكثير من الاليات والمعدات التي تعمل فيها. ونتيجة ذلك الحصار أهمل تطهير الممرات الملاحية، مما أدى الى تردي الأعماق وقلة الغاطس بسبب زيادة الترسبات فيها. فضلا عن زيادة عدد الغوارق من السفن والبواخر الحربية والتجارية في الممرات الملاحية. هذه العوامل أدت الى تدهور طاقة وكفاءة الموانئ العراقية وإلى زيادة نشاط موانئ الدول المجاورة على حساب الموانئ العراقية [٢].

وفي عام ١٩٩٧ تم إعادة فكرة انشاء الميناء من جديد وقدمت دراسات من قبل باحثين من وزارة النقل والمواصلات ولكن هذه المحاولات لم ترى النور ايضاً [٣].

وبعد احتلال العراق عام ٢٠٠٣ من قبل قوات التحالف الدولي لم تبذل تلك القوات اية جهود لمعالجة وضع الموانئ العراقية المتردي. بل اعتمدت في نشاطها على الموانئ الخليجية والأردنية والتركية. الا أن الحكومات العراقية المتعاقبة حاولت تقديم العون للشركة العامة لموانئ العراق، ولكن في نطاق محدود. فقد حاولت الشركة العامة لموانئ العراق القيام ببعض الجهود لتطوير وضع الموانئ اذ قامت بتأهيل بعض الحفارات وانتشال بعض الغوارق وتطهير الممرات الملاحية من المخلفات غير المتفجرة وتطوير بعض أرصفة وأجهزة الموانئ. الا أن ذلك لم يصل إلى مرحلة الطموح[٤].

إن موانئ العراق الحالية قد تلبي حاجته في الوقت الحاضر الا أن العراق مقبل على تطور اقتصادي كبير وحاجة مستمرة في زيادة نشاطه التجاري مع العالم نتيجة الزيادة المستمرة في عدد السكان. الذي يدفعه الى التوسع في حركة الاستيراد والتصدير عن طريق الموانئ. فضلا عن أن الموانئ

(١) يحياوي عبد القادر، المقاربات العربية وأزمة الخليج (١٩٧٩- ٢٠٠٠)، ط١، الصندوق الوطني لترقية الفنون والآداب، الجزائر، ٢٠٠٢، ص ١٢٠- ١٢١.

(٢) محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، دراسات سياسية واستراتيجية، مجلة بيت الحكمة، العدد (٤٠)، بغداد، ٢٠٢٠، ص ١٨.

(٣) نبيل جعفر الموسوي – حسين حيدر الجزائري، الأهمية والموقع والتحديات، بلا ط، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، البصرة، بدون تاريخ، ص٢.

(٤) علي حسين خميس، تطور النقل البحري لموانئ العراق، دراسة في جغرافية النقل، جامعة البصرة، كلية الآداب، ٢٠٠٤، ص١٠٨.

العراقية الحالية تواجه منافسة قوية من موانئ الدول المجاورة، تلك الموانئ التي استمرت في التطور والنمو على حساب موانئ العراق التي تعرضت إلى هزات كبيرة بسبب الاحداث السياسية التي أدت إلى تراجع أدائها وكفائتها[١]، أن تطور تقنيات النقل البحري السريعة جعلت من الموانئ الحالية غير قادرة على مواكبة هذا التطور.

إن إزدهار الدول يرتبط اليوم ارتباطا وثيقا بعلاقاتها الاقتصادية بالمجتمع الدولي عن طريق التجارة المتبادلة. لذا لم تعد الموانئ العراقية الحالية قادرة على تلبية متطلبات هذا الواقع الجديد بسبب طاقتها المحددة ومحدودية أعماق الممرات البحرية المؤدية اليها، التي لا تتجاوز (٦-١٠) م إذ لا تسمح هذه الاعماق باستقبال البواخر العملاقة لنقل الحاويات والحمولات الثقيلة[٢] .

لقد وضعت الحكومة العراقية إنشاء ميناء الفاو من أولويات مشاريعها الاستراتيجية، الذي يعد عاشر أكبر ميناء وثاني عشر أحدث وأفضل ميناء من ناحية الموقع في العالم، ويربط بين آسيا والخليج وأوروبا، وسيكون النقل عن طريق الميناء أسرع من النقل عن طريق قناة السويس[٣] .

بعد عام ٢٠٠٣ بدأت دراسات أكثر جدية بعد اقرار اللجنة الاقتصادية العليا في مجلس الوزراء فكرة انشاء ميناء البصرة، وشكلت لجنة في الشركة العامة للموانئ العراقية لتقديم دراسة حول متطلبات المشروع المقترح واختيار الموقع المناسب. قامت وزارة النقل مع الهيئة العامة للموانئ لتقديم دراسة عن طريق مركز علوم البحار في البصرة الذي قدم دراسة اقتصادية وفنية متكاملة واختيار موقع للميناء الجديد، الا أن صناع القرار لم يأخذوا بتلك الدراسة وان الجهود لتخصيص مبلغ للبدء بالمشروع لم تفلح. لذا تقدمت عدة شركات بعروض حول المشروع هي [٤]:

١- شركة مشرف للتجارة والمقاولات، وهي شركة كويتية مسجلة في العراق.

٢- مجموعة شركات ساندي العراقية الأمريكية المسجلة في العراق.

٣- شركة KGL الكويتية.

٤- شركة حنا الشيخ.

---

(١) كاظم فنجان حسن المحامي، الموانئ الخليجية ومشاريعها المستقبلة نحو تطور الموانئ العراقية والارتقاء بها، بحث منشور على الموقع: http://www.basrahcity.net، ص ٦-٧.

(٢) نبيل جعفر، لماذا يجب ان تكون أعماق ميناء الفاو الكبير ١٩ متر، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/١١، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://non14.net/public/128289.

(٣) مصطفى عبد القادر واخرون، العراق والكويت في الوثائق التاريخية، مصدر سبق ذكره، ص١٨-١٩.

(٤) محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، مصدر سبق ذكره، ص٢٠.

تم دراسة جميع العروض من قبل اللجان المختصة بموجب الامر الوزاري المرقم ٢٤٧٧ في ٢٠٠٥/١٠/٢٠ ومن بين العروض التي كانت لها أهمية في القبول من اللجنة هي شركة حنا الشيخ التي يديرها جوزيف حنا الشيخ وهو من عائلة بصرية تخرج من الولايات المتحدة في أربعينيات القرن الماضي(١).

قدم جوزيف حنا الشيخ رجل الاعمال العراقي مشروعه لتخليص العراق من آثار ميناء مبارك الكويتي، مؤكداً أن الحل الوحيد الذي يضمن للعراق أن يتخلص من آثار ميناء مبارك الكويتي، مستعينا بشركات أجنبية متعددة وعشرات المهندسين لأعداد الخرائط بتمويل مبدئي من بنك (لازار الفرنسي) بـ (١٢) مليار دولار، ومن أهم ما تضمنه برنامج الشركة هو طمر البحر بملايين الصخور وإنشاء ساحل صناعي يمتد كيلومترات عدة داخل البحر قبالة الفاو كذلك المشروع يتضمن. إنشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيمياويات ومصفى لتكرير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للألمنيوم فضلا عن المجمعات السكنية للعاملين في الميناء ومؤسساته وعدد من الارصفة لإرساء البواخر(٢).

ابدت لجنة التحليل والاحالة المركزية قبولها بعرض شركة حنا الشيخ على ما تم عرضه في البرنامج المعد من قبل الخبراء والمهندسين المختصين وبالرغم من ابداء اللجنة توصيتها باختيار الاستثمار، الا أن وزارة النقل العراقية رفضت التعاقد مع شركة حنا الشيخ لأنها وضعت شروطًا تعاقدية صعبة لإنجاز الميناء من ضمنها ما يأتي(٣) :

١- إلزام الحكومة العراقية بدفع تكاليف المشروع على شكل دفعات يومية تصل الى (٤،٢) مليون برميل من النفط الخام يوميا وعلى مدى (٢٠) عاما.

٢- أسباب فنية أخرى من ضمنها تداخل الموانئ النفطية مع الموانئ التجارية الامر الذي يؤدي الى إرباك في العمليات المينائية.

٣- من بين النقاط التي رفضت هو وجود شرط استثمار المشروع لمدة ٣٠-٤٠ سنة ومن ثم يسلم الى الحكومة العراقية.

---

(١) جوزيف حنا الشيخ، العراق لم يوافق على انشاء مدينة صخرية تنقذ ميناء الفاو من ميناء مبارك الكويتي، جريدة البصرة – العالم، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/١٥، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://ankawa.com/forum/index.php?topic=537150.0.

(٢) المصدر نفسه.

(٣) نبيل جعفر –حسين حيدر، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص٨٤.

يكتسب ميناء الفاو الكبير ذو اهمية خاصة بالنسبة لمستقبل العراق والحاجة الى تطوير اقتصاده المعتمد بشكل اساس على واردات النفط، للمزيد ينظر الشكل (١) التي يقدر الخبراء أنها ستؤول الى النضوب في المستقبل حتما. وعند اكتمال بناء الميناء سيكون ذو قيمة استراتيجية مهمة في شبكة النقل البحري الدولي، ليس للعراق فقط وانما الاقتصاد النقل الدولي عموما. وسيشكل مع القناة الجافة حلقة وصل أساسية بين قارتي آسيا وافريقيا من جهة واوروبا من الجهة الأخرى. حيث سيوفر ٣٠% -٤٥% من كلفة النقل و ٣٠% -٤٠% من وقت النقل، مما يجعله مفضلا عند شركات ومؤسسات النقل[١].

الشكل (١)

ميناء الفاو الكبير



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على حسن خليل حسن، ميناء الفاو الكبير، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.kitabat.info/subject.php?id

يتكون التصميم الاساس المتفق عليه للميناء من الأجزاء الرئيسة التالية:

اولاً: كاسر الأمواج المتكون من جزئيين:

١- كاسر الامواج الشرقي: بعد الرفض المتكرر من الجهات ذات الاختصاص ومنذ وضع حجر الأساس لميناء الفاو الكبير عام ٢٠١٠، في عام ٢٠١٢ تم توقيع عقد أنشاء كاسر الأمواج الشرقي مع شركة يونانية وبطول (٨ كم) و(٢٠٠ متر)[٢]. تم استكماله في ١٦اب ٢٠١٧، بفارق ست سنوات من توقيع العقد ولحين انجازه .

(١) محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، مصدر سبق ذكره، ص٢٢

(٢) نبيل جعفر، دراسة بدائل الاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://iraqtoday.com/news/46235/%D8%A8

٢- كاسر الأمواج الغربي: يبلغ طوله ٥، ١٤ كم والذي نفذ من قبل شركة دايو الكورية ، ويعد كاسر الأمواج الغربي الكبير ذا أهمية كبيرة لإسهامه في التنمية الاقتصادية بوصفه الأطول في العالم ويهدف إلى حماية السفن المتجهة الى الميناء من الامواج العالية، ويؤدي هذا الى تسهيل رحلات السفن المباشرة الى ميناء الفاو الكبير(١) للمزيد ينظر الشكل (٢).

الشكل (٢)

كاسر الامواج (الغربي-الشرقي)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على شبكة تودي نيوز: برلماني بشأن ميناء الفاو: مرحلة كاسر الامواج انتهت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.todaynewsiq.net/.html.

ثانياً: القناة المؤدية الى الميناء: يرتبط الميناء بمياه الخليج العربي وممراته الملاحية بقناة بعرض (٤٠٠) م في حوض الرسو وعمق (١٧.٥) م، وهذا العمق يستوعب سفن (١٦) م على الأقل. وفي الممر منطقة استدارة مساحتها (٦٥٠) م، وهي مطابقة للمواصفات العالمية بالكامل. ويصل عمق مياه الأرصفة الى (٢٠)م، لأن السفن عند رسوها على الأرصفة تحتاج الى اعماق اكثر بسبب حركتها(٢).

ثالثاً: الأرصفة والساحات والبنى التحتية الاخرى: يتكون الميناء من عدد من الأرصفة مختلفة الأغراض. وقد تقرر إنشاؤها على ثلاث مراحل(٣):

---

(١) نبيل جعفر، دراسة بدائل الاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره.

(٢) محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣.

(٣) نبيل جعفر – حسين حيدر، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص٢٣. انظر ثائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، وزارة النقل الشركة العامة العراق، ٢٠١١، ص٦.

المرحلـة الأولـى: تم وضـع حجر الاسـاس مـن السيد رئيس الـوزراء مصطفى الكـاظمي بتـاريخ ٢٠٢١/٤/١١ ، للبدء بإنشاء المرحلة الاولـى مـن المشروع بعد رصـد التمويل لـه فـي الموازنـة الاتحاديـة لعـام ٢٠٢١ وبـين ان المشروع سيؤمن فرص كبيـرة للعراق ويعـزز مكانته الجيوسياسية في المنطقة والعالم وسيخلق فرص عمل كثيرة لأهل البصرة وباقي المحافظـات، اذ سيتم استكمال المشـاريع الأتيـة: إنشـاء الارصـفة عـدد (٥) للحاويـات لتفريـغ السفن بطـول (١٧٥٠) م، حفر نفق قنـاة خور الزبير، انشاء طريق سريع يربط بين المينـاء ومدينـة أم قصـر ذو اتجـاهين بطـول (٦٣) كـم، ردم سـاحة تخزين ومناولـة الحاويـات، حفـر القنـاة الملاحيـة الداخليـة بطـول(١٠)كـم خـارج المينـاء لربطهـا بالقنـاة الملاحية الدولية، حفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية بطول (١٣) كم داخل الميناء، والـذي أحيـل تنفيـذ المرحلـة الاولـى مـن المشـروع فـي حينهـا الـى شركة دايـو الكوريـة الجنوبية بكلفة قدرها (٢,٦٢) مليار دولار، التـي كانت تنافس عليه الشركة الصـينية الا ان قرار الاحالـة كان من نصيب شركة دايو الكورية ويمكن بيان الفرق بين الشركتين مـن خـلال العقد المبـرم للمزيـد انظـر الملحـق رقم (١) وسـيمكن للمينـاء معالجـة (٣) مليون حاوية سنوياً مع اتمام هذه المرحلة [1].

المرحلة الثانية : وفق خطة العمل أن يتم استكمالها عام ٢٠٢٨، التي تحتوي بحسب التصاميم والخطط المعدة على ما يأتي: ارصفة بطول (٣٩.٠٠٠) م للحاويات، ارصفة بطول (٢٠٠٠) م للحمولات العادية، فضلاً عن ساحة للحاويات تبلغ مساحتها اكثر من مليون متـر مربـع، ساحة متعددة الاغراض بمساحة (٦٠٠.٠٠٠) الـف م٢، سايلوات لخزن الحنطة بحجم (١٥٠.٠٠٠) الف م٢.

المرحلة الثالثة: وفق خطة العمل أن يتم إستكمالها عام ٢٠٣٨، تحتوي بحسب التصاميم من أرصـفة بطـول (٣.١٠٠)م للحاويـات، أرصـفة بطـول (١.٥٠٠)م للحمـولات العاديـة، سـاحة معدة للحاويـات بمسـاحة (٨٠٠.٠٠٠) م٢، سـاحات للحمولات العاديـة بمسـاحة (٢٠٠.٠٠٠)م٢، سـاحة متعـددة الاغـراض بمسـاحة (٤٠٠.٠٠٠)م٢، سـايلو لخـزن الحنطة بحجم (٥٠.٠٠٠)م٣.

---

(١) المكتب الاعلامي لرئاسة الوزراء، العراق بدء إنشاء ميناء "الفاو الكبير في البصرة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/٢٢، بالساعة ١٤٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.aa.com.tr/ar/%D8 .

من هنا يمكن جموع أرصفة ميناء الفاو الكبير حال استكماله للمراحل الثلاث وفق خطط التصميم للمزيد ينظر الجدول (١)، يحتوي الميناء على قاعدة بحرية ومحطة إدلاء لإرشاد السفن بأنواعها كافة وطرق وساحات مختلفة وابنيه تحتيه متكاملة ومن المتوقع أن يبلغ عدد السفن الزائرة للميناء في سنة الهدف عام ٢٠٣٨: سفن الحاويات (١٧٢٠-١٨٨٠). وسفن الصب(*) (٨٠٠ -١٢٠٠)، اي مجموع (٢٥٢٠- ٣٠٨٠) سفينة في السنة(١).

جدول (١)

ارصفة ميناء الفاو

ت	عدد الارصفة	نوع الارصفة	طاقة الارصفة
١	٤٦	ارصفة الحاويات	٢٥ مليون حاوية سنوياً
٢	١٦	ارصفة البضائع	٥٥ مليون طن سنوياً
٣	٢	ارصفة البراميل	ــــــــــــ
٤	٢٠	ارصفة البضائع العامة المختلفة	٤ مليون طن سنوياً
٥	٦	ارصفة النفط	٢٣٠ الف برميل يومياً
المجموع	٩٠	/	/

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على ضيدان طويرش هاشم– نجم الدين عبدالله الحجاج، الابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، قسم الاقتصاد، ٢٠٢١، ص٧. للمزيد أنظر ورشة عمل لدراسة شبكة النقل المتعدد الوسائط في جنوب العراق، دراسة عملية لميناء الفاو واعادة تنظيم الموانئ العراقية، الاردن، ٢٠٠٧.

لاحظ الباحث بعد مزيد من التعمق والتدقيق في المصادر المختلفة وعبر اللقاءات الشخصية والحديث المفصل مع بعض موظفي الميناء أن هناك فرق وتباين بين عدد الارصفة المخطط لها في المرتسم المعد من قبل الاستشاريين الايطاليين والمعتمد من قبل الحكومة العراقية والمنفذ من قبل الشركة الكورية والبالغ عددها (٩٩) وبين العدد الفعلي للأرصفة ضمن المراحل الثلاث والبالغ (٩٠) رصيف فقط والمبين بالجدول (١).

رابعاً: نفق الحرير المعروف بالنفق المغمور: الذي سيربط ميناء الفاو الكبير بالطريق الدولي السريع

(*) سفن الصب. سفن ناقلة لبضائع الصب وهي سفينة تجارية مهمة لنقل البضائع (الصب) غير المعبأة مثل الحبوب والفحم والخام والاسمنت ضمن عنابر البضائع.

(١) ضيدان طويرش هاشم – نجم الدين عبدالله الحجاج ، الابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة البصرة ، قسم الاقتصاد ، ٢٠٢١، ص٧.

الذي يبلغ طوله بحدود (٢) كم ويعد هذه النفق الوحيد في منطقة الخليج العربي وحتى في المنطقة العربية، حيث لا يوجد أي نفق في المنطقة يمر تحت الماء وتحديداً تحت قناة خور الزبير وبعمق يصل الى (١٨) م مما يسمح للناقلات العملاقة بالمرور فوقه وسيكون بعرض (٣٨) م وله (ثلاثة ممرات للسيارات) وهو من المشاريع المكملة لميناء الفاو الكبير[١].

خامساً: القناة الجافة: مشروع القناة الجافة مشروع حيوي ومكمل لميناء الفاو الكبير وطرفا فاعلا مهما في مستقبل العراق وسيتم الاشاره اليه لاحقا.

تقدر الشركات الايطالية كلفة إنشاء الميناء بالكامل وما يحتويه من منشآت ومباني ومعدات ومصروفات متفرقة مبلغ (٧.٢٧٩.٠٠٠.٠٠٠) مليون دولار للمزيد ينظر لجدول (٢) وهو رقم ليس بالكثير على دولة مثل العراق نظراً لحجم موارده الاقتصادية الكبيرة[٢].

جدول (٢)

كلفة انشاء الميناء

ت	الفقرة	المبلغ (مليون دولار)
١	التعبئة	٢٠١
٢	الارصفة	٢,١١٨
٣	تقوية ارصفة الحاويات	٥٣٠
٤	ارصفة الصب الجافة	١٧١
٥	كاسر الامواج	٢١٤
٦	الحفر	٧٩٩
٧	المعدات	١,٢٦٦
٨	الاتصالات	٢٧٧
٩	التخيف البيئي	٤٤
١٠	الحالات الطارئة ٥%	٢٧٩
١١	التصاميم والمسوحات	٢٣٤
١٢	ادارة المشروع والاشراف على الموقع	٢٦٧
١٣	مصروفات عامة	٢٩٣
١٤	نفقات اضافية	٥٨٦
	اجمالي كلف عناصر انشاء ميناء الفاو الكبير	٧,٢٧٩ مليار

المصدر: نبيل جعفر الموسوي –حسن حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، البصرة، بدون تاريخ، ص١٢.

(١) عبد الكريم محمد عبد الكريم ، من البصرة الفيحاء ، صحيفة المشرق ، تقارير واخبار ، العدد بلا ، ٨حزيران /٢٠٢١.

(٢) محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، مصدر سبق ذكره، ص٢٤-٢٥.

لقد سعت وزارة النقل العراقية الى توسيع حجم المشروع ليغطي الحاجة الفعلية على مدى (مائة عام) قادمة من خلال تغيير مساحة الميناء الى (٥٤) كم٢ وهي المساحة المحصورة بين كاسري الامواج موزعة ما بين حوض الميناء والمساحات الخاصة بالأرصفة والساحات والخدمات، بعد ان كانت المساحة المقررة (١٢) كم^{٢} أي بزيادة (٤) اضعاف. على أن يتضمن محطات للكهرباء ومعالجة المياه الثقيلة وتصفية الماء وساحات مختلفة [١].

ان للمشروع فوائد حيوية كثيرة منها [٢]:

١- توفير إيرادات هائلة للخزينة العراقية لكونه سيغير خارطة النقل البحري، وسيكون للميناء ممر (ترانزيت[*]) للبضائع بين الشرق والغرب

٢- جلب الاستثمارات الاجنبية والعربية الى العراق على نحو واسع، مما يساهم في احداث نقلة نوعية لحركة الاعمار والتنمية في العراق.

٣- يساهم في جعل العراق مركزا اقتصادياً وتجاريا مهما ومتفاعلا مع دول المنطقة والعالم، مما يجعل منه دولة مؤثرة في هذا المجال.

٤- المشروع سيخلق مئات الالاف من الوظائف للمهندسين والعمال وغيرهم.

٥- زيادة قدرة التصدير والاستيراد للعراق لمواجهة كافة المتطلبات المستقبلية.

٦- سيساهم بناء الميناء وتطوير الصناعات في المنطقة وتطوير مدينة الفاو وام قصر.

٧- تطوير المناطق السياحية والترفيهية وبناء الفنادق، واستغلال السواحل المطلة على الخليج لتشجيع السياحة ولا سيما في موسم الشتاء.

٨- تطوير منطقة التجارة الحرة في حال استكمال ميناء الفاو الكبير.

---

(١) صفاء عبد الحسين جعيز، قصة الموانئ العراقية عبر قرن من الزمن، الشركة العامة للموانئ العراقية، ٢٠١٩، ص٦٠.

(٢) خلدون موسى عمران – واخرون، واقع الموانئ العراقية وافاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير انموذجاً)، العدد (١٣)، مجلة دراسات البصرة، ٢٠١٢، ص٢٥٤.

(*) البضائع العابرة (ترانزيت) Transitcargo : وهي البضائع التي تمر خلال منطقة او دولة معينة، تحت اشراف السلطات الكمركية لتلك المنطقة او الدولة، دون ان تدفع رسوم كمركية باعتبارها مجرد بضائع عابرة في طريقها الى وجهتها النهائية.

المطلب الثاني: مواصفاته الاساسية

تعد الموانئ نقطة الربط بين النقل البحري والنقل الداخلي (الطرق، سككي، نهري) وهو البداية التي تمر من خلالها التجارة للدولة سواء اكانت واردات ام صادرات وتمر من خلالها تجارة العبور للدول في المنطقة(١).

تم دراسة ثمانية مواقع مختلف، جميعها تقع على الساحل العراقي الممتد من راس البيشة حتى (خور عبد الله)، لأنشاء الميناء الجديد فيها، وطبقت المعايير الاتية لتحديد الموقع الأفضل(٢).

١- الكلفة.
٢- الامن (البعد عن الدولتين المجاورتين إيران –الكويت).
٣- التداخل مع المنشئات النفطية.
٤- سلامة العمل (الحوادث البحرية وعمليات الشحن.
٥- طبيعة الإبحار.
٦- المشاركة في تكاليف حفر قناة الابحار لأغراض الصيانة مع قناة الإبحار الحالية.
٧- طبيعة المواصلات البحرية.
٨- مخاطر الترسبات الكبيرة.

بعد تطبيق تلك المعايير على جميع المواقع الثمانية من قبل الخبراء الايطاليين، وذلك من أجل المخطط الأفضل للميناء وتم دراسة المؤثرات الآتية. الأمواج، الرياح والطقس، الترسبات، التيارات، المد. وبعد دراستها وتحليلها. تم التوصل الى المخطط الأفضل، لقد تم تصميم الميناء ليتعامل بكفاءة مع التدفق المستمر لسفن الشحن ذات الاحجام الكبيرة(٣).

تم اختيار موقع الميناء ضمن المياه الإقليمية العراقية في الخليج العربي لان مثل هذا الميناء التجاري الكبير يتطلب مساحات كبيرة لأعمال الشحن والتفريغ والخزن والمناولة والخدمات الأخرى المطلوبة لمختلف أنواع البضائع التي تمر من خلاله، لذلك من المفضل ان يقع الميناء أقرب ما يكون لليابسة وشبكات الطرق البرية والسكك الحديدية (٤).

---

(١) هشام طاهر حمادي، المنافذ البحرية العراقية وانعكاساتها على الامن الوطني العراقي، رسالة ماجستير، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠١٩، ص٤٦.

(٢) المصدر نفسه، ص ٤٧.

(٣) قاسم عبد علي البهادلي، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة، ط١، دراسة الجغرافية السياسية، درا أمجد للنشر والتوزيع، ٢٠٢٠، عمان، ٢٠١٩، ص ٢٩٠-٢٩١.

(٤) فلاح حسن ثويني – عماد عبد الرزاق الاسدي، قطاع النقل في العراق ودوره في تعزيز النشاط الاقتصادي، ط١، الرفاه للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠٢١، ص٢٠٢-٢٠٣.

تحتاج الموانئ الحديثة الى مياه عميقة لاستقبال الأجيال الجديدة من البواخر لحمولات الفل والحاويات. ومن الناحية الاقتصادية ينبغي إيجاد حل وسط بين كلفة الحفر وكلفة انشاء البنى التحتية للميناء إذ أن الميناء عندما يقع على الساحل فأن القناة الملاحية الموصلة ستكون طويلة جدا وكميات الحفر ستكون كبيرة. أما اذا موقع الميناء في المياه العميقة جدا وبعيدا عن الساحل فإن القناة الملاحية الموصلة ستكون قصيرة وكميات الحفر المطلوبة قليلة غير أن الميناء سيتطلب ممرات وجسور طويلة تربطه بالساحل وشبكة الطرق والسكك الحديدية الموجودة فضلا عن ان الكلفة المتعلقة بصيانة اعمال الحفر للقنوات ينبغي ان تكون حاضرة عند مقارنة المواقع البديلة[١].

يمتاز الموقع بخاصية ملاحة وشحن وروسو ومناورة استراتيجية حيث يقع في نتوء يغلب عليه الطبيعة الصخرية ويمثل انفتاح باتجاه المياه العميقة التي تزيد عن عمق (٤٠) متر ومخطط ان يكون عمقه لا يقل عن ١٩ متر او أكثر مما يؤهله لاستقبال أكبر أنواع السفن والناقلات البحرية، تكلفة اكمال بناءة النهائية تتراوح ما بين (٧-٩) مليار دولار [٢].

ان البنى التحتية لأي ميناء تعد جزء مهم ومكمل له ومن بين المشاريع التي وضعت في الخطط المستقبلية لميناء الفاو الكبير في التصاميم النهائية هي بنى تحتية، متكاملة لمدينة سكنية، وصناعية حديثة، منها مجمع سكني حديث، ومصانع بتروكيمياويات، ومصفاة نفطية، ومرافق دعم لوجستي متنوعة، ومحطة كبيرة لتحلية مياه الخليج المالحة ونقلها للبصرة، كما أقترحت قيادة القوة البحرية بأنشاء قاعدة بحرية متقدمة شمال ميناء الفاو الكبير بسبب المعوقات التي تواجه قاعدة ام قصر البحرية ولعدم انفتاحها على البحر بصورة مباشرة وبعدها عن المنشأة الحيوية التي تتطلب توفير حماية مستمرة لها، فضلا عن مرافق خدمية مختلفة، وهذه المواصفات والمرفقات هي ما وردت في المخططات الاصلية لكنها تبقى عرضة لإمكانية التلاعب والتغيير تبعا للنوايا السياسية والامكانيات التمويلية والمعايير الفنية المطلوبة فعلا[٣].

ان أعماق الموانئ تؤثر تأثيرا كبيرا على حجم السفن التي يمكن أن تستقبلها تلك الموانئ وكلما كانت الأعماق كبيرة كلما أدى ذلك الى سهولة استقبال السفن العملاقة والعكس صحيح، وعندما يكون

---

(١) صلاح خضير العيداني، دراسات طبيعية واقتصادية للموانئ العراقية، البصرة، شركة الغدير للطباعة والنشر، ٢٠١٨، ص ٥٤٣.

(٢) نبيل جعفر – حسين حيدر الجزائري، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مصدر سبق ذكره ، ص١٦.

(٣) فلاح حسن ثويني – عماد عبد الرزاق الاسدي، قطاع النقل في العراق ودوره في تعزيز النشاط الاقتصادي، مصدر سبق ذكره، ص٢٠٤.

عمق ميناء الفاو الكبير ١٤ متر فهذا يسمح فقط باستقبال السفن التي لا تزيد حمولتها عن ٧ آلاف حاوية في حين ترتفع هذه الحمولة الى ٢٠ الف حاوية عندما يصل العمق الى ١٩ متر[١]. وهذا أمر مهم جدا في حساب التكاليف والارباح وبحجم الحمولات التجارية المتدفقة من خلال ميناء الفاو الكبير.

ولذلك عندما يكون عمق ميناء الفاو الكبير ١٤ متر سوف ينعكس ذلك سلبيا على الاهمية الاقتصادية الدولية لميناء الفاو الكبير والقناة الجافة مما سيظهر الحاجة الى أهمية الربط السككي بين العراق والكويت من خلال ميناء مبارك الكبير كحلقة وصل للتجارة العالمية بين آسيا و أوروبا. علما أن كلفة الحفر لأعماق ١٩ متر والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة ١٢٠ الف طن، لا تزيد عن ٧٩٩ مليون دولار تشكل نحو ١٠% من اجمالي كلفة بناء ميناء الفاو الكبير وفقا لدراسة الجدوى الاقتصادية والفنية التي انجزتها مجموعة الشركات الإيطالية والتي على أساسها تم تحديد الطاقة الاستيعابية للميناء بنحو ٩٩ مليون طن سنويا منها ٦٦ مليون طن للحاويات و٣٣ مليون طن للحمولات المتنوعة[٢].

ان إنجاز الميناء يسهم بمنح العراق اطلالة على مياه الخليج العربي، والمتمثل في القنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربي بموانئ العراق ومن ثم الموانئ العالمية في أعالي البحار. فأرصفة الموانئ الحالية بطاقاتها التصميمية التي بحدود (١٥.٩٠) مليون طن سنوياً ، ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً والتي تم تقديرها بـ (٥٣) مليون طن في سنة ٢٠٢٨، فضلاً عن أن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهــذه الموانئ ذات أعماق محدودة (٦ –١٢) متراً ، غير قادرة على استقبال البواخر العملاقة للحاويات والحمولات المتنوعة [٣].

من هنا فإن القنوات الملاحية العراقية تحتاج إلى عمليات الحفر ورفع الغوارق وأعمال صيانة مستمرة وعليه فإن أضافة أرصفة جديدة لميناءي أم قصر وخور الزبير لن يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول السفن العملاقة ، فإن المرحلة المقبلة تتطلب العمل على تلبية الطلب المتوقع من خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير ، الذي سيكون قريباً إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون الأعماق مناسبة في القناة الموصلة اليه مما سيؤدي إلى انخفاض في كلف النقل إلى (١٠٠) دولار لكل طن[١]، وبذلك سيوفر الميناء مبالغ مالية تبلغ ٥,٣ مليار دولار فقط كنتيجة لانخفاض تكاليف

(١) نبيل جعفر – حسين حيدر الجزائري، ميناء الفاو الكبير – الأهمية والموقع والتحديات، مصدر سبق ذكره، ص٢١.
(٢) نبيل جعفر، لماذا يجب ان تكون أعماق ميناء الفاو الكبير ١٩ متر، مصدر سبق ذكره.
(٣) نبيل جعفر المرسومي– حسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص٨٧–٨٨.
(١) المصدر نفسه، ص٨٩.

النقل عند سنة الهدف والحال ينطبق على بقية مراحل انشاء الميناء[1].

وحول ما اذا كانت المواصفات العامة لميناء الفاو التي تم ذكرها وعرضها على الرأي العام من قبل الاعلام والمؤسسات المعنية ومنها وزارة النقل حقيقية أم أنها بعيدة عن الواقع أجاب الخبراء أن المواصفات الاصلية التي تم وضعها من قبل الخبراء العراقيين والتعديلات التي اجريت عليها لاحقا ليست كما هي عليه الان تماما وأن عملية تقليص قد جرت على التصاميم الاصلية للميناء من حيث عدد الارصفة والطاقة الاستيعابية ، غير أن المواصفات الحالية لا تزال مميزة ومقبولة جدا في حال تم تنفيذها بشكل دقيق دون عمليات أحتيال أو تلاعب.

المطلب الثالث: **الأهمية الاستراتيجية لمشروع ميناء الفاو الكبير**

لبيان أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير لابد أن نستعرض وباختصار موانئ العراق الحالية، حيث تتركز الموانئ العراقية بشقيها النهرية والبحرية في محافظة البصرة ،وتعد موانئ العراق من الناحية الجغرافية موانئ خليجية بحكم اتصالها بالخليج.

يوجد في العراق عدد من الموانئ (ستة موانئ، اثنان منصة لتصدير النفط – واحد للغاز السائل) للمزيد ينظر الخريطة (١) والجدول (٣)، ما يبن نهرية وبحرية، وتبلغ الطاقة الانتاجية للموانئ التجارية (٢٠) مليون طن، وبعدد (٦٤) رصيف عدا ارصفة العوامات والغاز السائل، ويظهر أن هذه الموانئ لا تفي بمتطلبات العراق الاستيرادية والتصديرية ليس جميع الأرصفة عاملة حاليا، لعدة اسباب منها[2]: عدم مواكبتها لتطورات النقل البحري الحديث ممثلا بسفن الحاويات، وعدم استخدام الانظمة الالكترونية الحديثة للتعامل مع هذه السفن، وعدم توفر المخازن الكافية، وعدم قدرتها على تزويد السفن القادمة الى الموانئ العراقية بما تحتاجه من الارزاق والوقود اللازمة لرحلتها، مما يدفع السفن القادمة للجوء الى موانئ دول الجوار للتزود بها ولا توجد محطات متخصصة بالحاويات، وتعاني من نقص المهارات والكفاءات للقوى العاملة، فضلا عن انقطاع التيار الكهربائي باستمرار، لان جميع الرافعات تعمل بالكهرباء، وجود سفن وزوارق غارقة في المياه الإقليمية العراقية تهدد سلامة الملاحة البحرية ولغرض التخلص من هذه المشكلة التي تؤدي الى الاعتماد على موانئ دول الجوار، وما يترتب عليها من تكاليف اقتصادية إذ

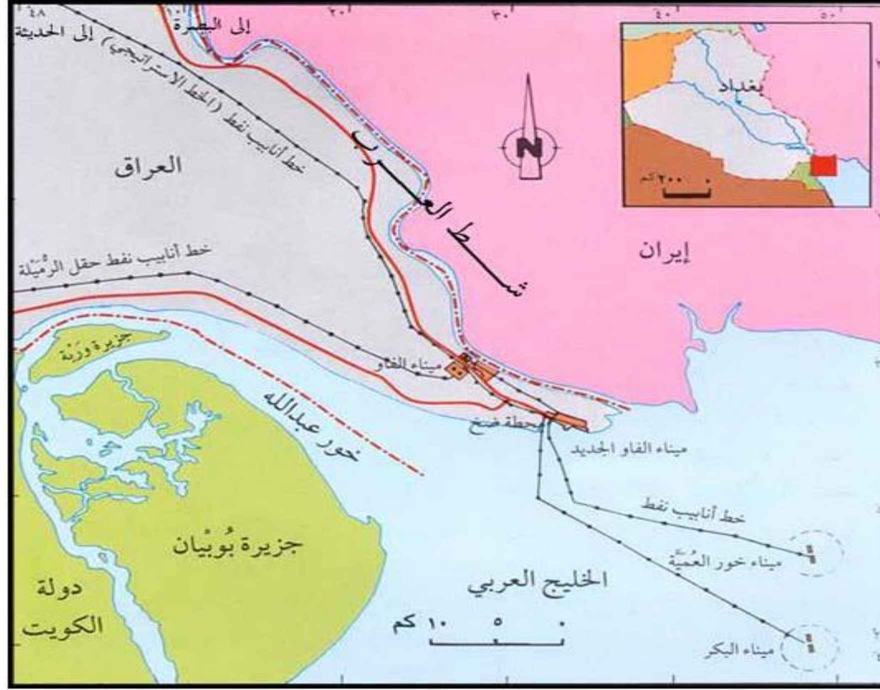
(١) نبيل جعفر المرسومي– حسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص ٥-٦.

(٢) محمد عبد الله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية في الجغرافية السياسية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط١، الكويت، ٢٠٠٠، ص ٢١١.

يصل نقل الطن الواحد الى اكثر من (٥٠) دولار ، فضلا عن الضغوط السياسية[١].

الخريطة (١)

موانئ العراق الحالية النهرية والبحرية



ميناء الفاو

المصدر: نقلا عن محمد عبد الله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية في الجغرافية السياسية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط١، الكويت، ٢٠٠٠، ص ١٥.

---

(١) صفاء عبد الحسين جعيز، قصة الموانئ العراقية قبل قرن من الزمن، الشركة العامة للموانئ العراقية، بغداد، ٢٠١٧، ص ٦٠.

جدول (٣)

الموانئ العراقية يبين فيها تاريخ التأسيس وعدد الارصفة في كل ميناء والاعماق المتاحة حالياً (بالمتر) في واجهات ارصفتها.

الميناء	تاريخ التأسيس	عدد الارصفة	الموقع	الملاحظات		الاعماق المتاحة (بالمتر)
				نفطي	تجاري	
المعقل	١٩١٩	١٥	شط العرب	٠	١٥	٦-٨
ام قصر الجنوبي	١٩٦٢	٩	قناة خور عبد الله	٢	٧	٦-١٠
خور العمية	١٩٦٢	٤	في الماه الاقليمية العراقية	٤	٠	
ابو فلوس	١٩٧٤	٣	شط العرب	٠	٣	٦
البصرة النفطية	١٩٧٦	٤	في المياه الإقليمية العراقية	٤	٠	
ام قصر الشمالي	١٩٧٨	١٨	قناة خور عبد الله	١	١٥	
خور الزبير	١٩٧٨	١٣	قناة خور عبد الله	١٠	١	٣-٨
الغاز السائل	١٩٨٠	٣	قناة خور عبد الله	٢ رصيف للغاز	رصيف خدمي	
العوامات الرحوية SPM	٢٠١٢	٤	المياه الاقليمية العراقية	٤	٠	

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على، وزارة التخطيط، مديرية إحصائيات النقل والاتصالات، بغداد ٢٠١٧ ص١.

واستنادا الى تصاعد مؤشرات التجارة الخارجية بعد عمليات التحرير والقضاء على داعش عام ٢٠١٧ م فيما تبلغ الطاقة التصميمية للموانئ الحالية الى (٢٠) مليون طن سنويا، لذا شرعت الدولة بالتخطيط لبناء ميناء الفاو الكبير الذي سوف يفي بمتطلبات العراق الاقتصادية، والسيادية، والتنموية عند إنجازه لأنه ميناء سيادي وليس اقتصادي فحسب ، كونه يرتبط بكرامة العراق وسيادته ويعد واحداً من اهم الموانئ المطلة على الخليج العربي، وذلك لموقعه المتميز ، والرابط بين مركزين مهمين للاقتصاد العالمي، وهما شرق وجنوب شرق اسيا، واوروبا، لذا سيحظى بأهمية استراتيجية على المستوى المحلي، والاقليمي، والعالمي، وكما يأتي[١]:

اولاً: الأهمية المحلية للمشروع:

تزداد الرغبة في تنفيذ هذا المشروع من خلال الواقع الجديد الذي يتمتع به العراق بعد رفع الحصار الاقتصادي عنه، وبعد انفتاحه على العالم سياسياً واقتصادياً، فضلا عن امتلاكه لاحتياطي نفطي كبير على الصعيد العالمي يقدر (١٥٣) مليار برميل ، مع زيادة عدد سكانه الى (٤٠) مليون نسمة حسب تقديرات عام ٢٠٢٠، مع بلد خرج من ثلاث حروب مدمرة استمرت من عام ١٩٨٠ ولغاية ٢٠٠٣ وما تلتها من عمليات ارهابية، فقد فيها الكثير من البنى التحتية وتأخر كثيرا عن اللحاق بركب الحضارة الحديثة في مجالاتها الاقتصادية والعسكرية والسياسية كافة، لذلك يحتاج إلى منفذ على العالم الخارجي يستطيع أن يلبي متطلبات المرحلة القادمة، وحاجتها إلى الاستيراد والتصدير[٢].

ان هذا المشروع يعد مشروعا لا مناص منه لخدمة العراق أولا، واستثمار موقعه، لجعله منطقة عبور [ترانزيت] لأسيا وأوروبا ثانيا، وعبر تركيا الراغبة والساعية والمشجعة لمثل هذا المشروع، الذي يستطيع أن يكون الجسر الأرضي الذي تمر من خلاله تجارة الشرق إلى الغرب، وبما إن الموانئ الحالية لا تفي بالغرض فيجب عليه السير قدما في بناء هذا المشروع خاصة [٣].

إن للمشروع أبعادا جيوبولتيكية مهمة فعلى المستوى المحلي سوف يقدم المشروع خدمة لقطاع النقل في العراق عبر عملية نقل البضائع داخليا، وحصول العراق على فوائد (الترانزيت) ويساعد كذلك في تطوير البنى التحتية في قضاء الفاو والبصرة، وربطهما بشبكة من الطرق البرية وسكك الحديد،

---

(١) محمد عبد الله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية في الجغرافية السياسية، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٥.

(٢) نعمة العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والإقليمي، الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ٢٠١١، ص٣٧.

(٣) محمد عبد الله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية دراسة في الجغرافية السياسية، مصدر سبق ذكره، ص٨٦.

ويطور ظهير الفاو الكبير الميناء من خلال تطوير الصناعات الاستراتيجية الحالية ،وبناء قاعدة صناعية قريبة من الأسواق خاصة أنه يمتلك من المواد الأولية والطاقة، تفعل حركة النقل البحري مثل صناعة تكرير النفط والغاز الطبيعي، فضلا عن تقليل نسب البطالة ليس في البصرة وحدها بل في العراق، إذ أن هذا المشروع سيوفر مئات الالاف من فرص العمل في مختلف الاختصاصات، وكذلك سوف يخلق منطقة مزدهرة سياحية من خلال بناء الفنادق والمرافق الترفيهية الأخرى التي تتوفر في البيئة الجنوبية، وسوف يساعد العراق على الاستغناء تدريجيا عن موانئ دول الجوار، ويعطي ميزة تنافسية لصالح الموانئ العراقية ويضيف خبرات متطورة وخاصة في المجال الفني والالكتروني والإداري(١). كما أنه يساعد في تحسين الخط الساحلي، ويمنع عملية التعرية والفقدان للساحل، ويمنع أي ابتزاز سياسي أو عسكري أو اقتصادي، فيما تتحول في ظله مسؤولية أمن العراق من مسؤولية محلية إلى مسؤولية إقليمية ودولية، كما يساعد في فتح الطريق واسعا أمام إندماج العراق بالأسواق العالمية وفوق ذلك يمثل ورقة ضغط كبيرة لصالح صانع القرار السياسي العراقي وهنا تكمن الأهمية الجيوبولتيكية للمشروع لأن بإنجازه تتحقق المطالب المكانية للعراق (٢).

وعندما تم توجيه سؤال للخبراء في هذا المجال حول مدى أهمية ميناء الفاو وهل أن هذه الاهمية حقيقية أم أنها نوع من الوهم والمبالغة كانت اجاباتهم متقاربة الى حد كبير وأشاروا الى أن لميناء الفاو اهمية اقتصادية وجيوبوليتيكية وهو ضرورة استراتيجية يجب عدم التفريط بها.

ثانياً: الأهمية الإقليمية للمشروع:

يشكل ميناء الفاو الكبير نافذة تجارية منافسة لارتباطه الاستراتيجي مع منافذ اقتصادية وتجارية مهمة في منطقة الخليج العربي بشكل عام تكون قادرة على تلبية متطلبات المرحلتين الحالية والمقبلة، ويلاقي ميناء الفاو اهتماماً كبيراً سلباً أو ايجاباً من دول المنطقة وفي مقدمتها الكويت وايران، لذا سوف يكون ميناء الفاو الكبير عند انجازه مرتبطاً و مكملاً لمينائي دبي وخورفكان في الامارات، وصلالة في عمان(٣).

كذلك فإن المشروع قد لأقي إهتماما من تركيا لما يعود عليها بمكاسب اقتصادية وسياسية والتي تسعى لربط البصرة بتركيا ومنها إلى أوروبا، كما أن المشروع سوف يقرب المسافة بين شرق آسيا

(١) جمهورية العراق، وزارة التخطيط، التقرير المركزي، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٢، ص١٩.
(٢) المصدر نفسه، ص١٦.
(٣) ابتسام علي ناصر، ميناء العراق العملاق نقلة نوعية في مجال النقل والاقتصاد، مجلة اخر الاخبار، العدد (٤٤)، العراق، ٢٠٠٥، ص٧.

الصاعدة اقتصادياً مع أوروبا بعد تقليل المسافة بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح، أو عبر قناة السويس المحدودة الاستيعاب حجم السفن وحمولتها مع زيادة التكاليف المتعلقة بالوقت والترانزيت، كما أن المشروع سوف يربط دول الخليج مع آسيا الوسطى، عبر تركيا، ويساعد في بناء نظام أمني لمنطقة الخليج العربي والشرق الأدنى لتداخل المصالح، ويخلق نوعاً من الطمأنينة والاستقرار في المنطقة، وتكون المصالح الدولية في قارات العالم القديم والحديث مجتمعة في هذه المنطقة التي سيرتفع شأنها أكثر مما كانت عليه ويزيد من أمنها واستقرارها [١].

ثالثاً: الأهمية الدولية للمشروع:

إن للخصائص الموقعية التي يتمتع بها العراق أثارها المكانية على اتجاهات النقل والتجارة فيه نحو محيطه الإقليمي والعالمي البعيد، ولذلك فإن زيادة السكان والتنمية المستدامة عالميا سوف يعطي زخما كبيرا لحركة التجارة العالمية، في ظل الشفافية العالمية للتجارة الحرة ومن ثم تجعل من العراق جسرا أرضيا على مدى المستقبل المنظور والبعيد ممرا للتجارة [٢].

لقد عرضت الكثير من الجهات الاستثمارية الدولية على العراق استثمار مناطق اقتصادية عملاقة بالقرب من الميناء أو الاستثمار في الميناء نفسه لكن بسبب بعض شروط هذه الجهات المتعلقة بالاستثمار الطويل رفضت السلطات العراقية عروضها. يعود هذا الاهتمام المتزايد بهذا الموقع الى أن مثلث الفاو بالنسبة للكرة الأرضية يمثل موقعا فريدا ومتميزا، ووسطا بين وسط وشمال أوروبا، وجنوب شرق آسيا.

إن إنشاء ميناء ومنطقة حرة في هذا الجزء من العالم له تأثير مباشر على اقتصاد النقل الدولي من ناحية الكلفة والوقت، حيث سيكون بالإمكان نقل البضائع برا عبر أوروبا بالقطارات والشاحنات، ثم عبر العراق من خلال خط سكة الحديد الحديث، والمقترح، والخط السريع (خط بغداد – تركيا)، وربطه بالخط السريع (بغداد – صفوان) وإنشاء شبكة نقل حديثة تربطه بميناء الفاو والمنطقة الحرة، ومن ثم يتم مناقلة البضائع الواصلة للميناء بالبواخر لتكمل رحلتها إلى جنوب شرق أسيا[١].

---

(١) محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبوليتيكة لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، العدد (١٨)،جامعة البصرة، ٢٠١٤، ص٧٠.

(٢) امجد زين العابدين طعمه، مؤشرات التعبية الاقتصادية للعراق – دراسة في الجغرافية السياسية، بحث منشور، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، بغداد، ٢٠١٩، ص٣-٤.

(١) محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبوليتيكة لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص٧١.

المبحث الرابع: الامن الوطني

ان كثيراً ما يكلف به الباحثون والمفكرون عن الامن الوطني، وذلك لان الوطن بحاجة ماسة لجهود أبنائه التي تساعده في أن ينهض ويتجاوز الازمات والمحن التي من شأنها أن تهدد استقرار الوطن وأمنه، ومن هنا سيتم بيان مفهوم الامن الوطني، مؤسسات الامن الوطني العراقي، أبعاد الامن الوطني.

المطلب الاول: مفهوم الامن الوطني

يعد الأمن ضرورة من الضروريات الأساسية فهو لا يقل أهميةً عن ضرورة الطعام والشراب لدى الإنسان وقد ربطت الآية الكريمة حاجتي الطعام والشراب مع الأمن في قوله تعالى (لِإِيلافِ قُرَيْشٍ (١) إِيلافِهِمْ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ (٢) فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ (٣) الَّذِي أَطْعَمَهُم مِّن جُوعٍ وَآمَنَهُم مِّنْ خَوْفٍ (٤) [(١)] (والأمن حالة نفسية ومعنوية وعقلية تشعر الفرد بالإحساس بالاطمئنان على نفسه وماله وعرضه في حله وترحاله سواء أكان فرداً في أسرةٍ أم جماعة أم دولة)[(٢)].

وقد وجد الإنسان نفسه منذ اليوم الاول لحياته بأنه بحاجة الى الأمن والأمان وذلك لأن حياته كانت وما تزال حافلة بالتحديات المختلفة التي تهدد كيانه ووجوده[(٣)].

إن مفهوم الأمن قد حظي باهتمام كبير من الكثير من الباحثين والكتاب منذ مدة طويلة، وقد اد الاهتمام به في العقد الأخير من القرن العشرين الذي شهد تحولات كبيرة في بنية وهيكلة النظام الدولي وخصوصا بعد تفكك الاتحاد السوفيتي وتحول التوازن الدولي من القطبية الثنائية إلى القطبية الأحادية والتي أفضت بالمحصلة إلى الهيمنة الأمريكية بشكل شبه كامل على النظام الدولي[(١)].

ان الامن الوطني اصطلاحاً هو: ذلك الظرف الضروري لنمو الحياة الاجتماعية وازدهارها وهو الشرط الأساسي لنجاح أي شكل من اشكال النشاط البشري زراعيا أو صناعيا أو اقتصاديا بل

---

(١) القرآن الكريم، سورة قريش، الآيات (١-٤).

(٢) حسين جاسم الخزاعي، داعش واثره على الامن القومي، ط١،، دار الحكمة للنشر والتوزيع، لندن ٢٠١٥، ص ٢٧.

(٣) هايل عبد المولى طشطوش، الامن الوطني وعناصر قوة الدولة في ظل النظام العالمي الجديد الامن القومي والسياسة العسكرية، ط١، دار مكتبة حامد للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢، ص١٧.

(١) محمد احمد المقداد، واقع الأمن الجماعي في ظل سياسات التدخل الدولي العراق أنموذجاً، مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد (٢)، العراق ،٢٠٠٥، ص٢٧٧-٢٧٨.

إنه من الضروريات الاساسية لحفظ كيان الدولة وتأكيد استقلالها(١) وقد عرفت دائرة المعارف البريطانية الأمن بانه حماية الأمة من خطر القهر على يد قوة أجنبية (٢).

ويقسم الامن على قسمين من وجهة نظر الباحثين هما(٣):

١- الأمن السلبي: الذي يعني قيام الإنسان باتقاء الشر وهو أمن الإنسان الناتج من الخوف من العدوان والظلم والفقر والجهل والمرض.

٢- الأمن الإيجابي: يتمثل في سعي المرء المستمر والمتواصل للحصول على حقوقه وتحسين أحواله وتأمين مستقبله وضمان كل ذلك، على أن الشكلين متصلان اتصالا وثيقا، فهما وجهان لعملة واحدة، وغايتهما واحدة وهي العيش بسعادة وامن وسلام.

أما من الناحية الجغرافية فأن الأمن يقسم على الأقسام الأتية:

١- الأمن الوطني: وهو المعني بالدرجة الأولى بأمن الدولة.

٢- الأمن الإقليمي: وهو الأمن المشترك لمجموعة من الدول.

٣- الأمن الدولي: وهو أمن العالم كله،وأصبح اليوم يعرف بالأمن الإنساني المشترك الذي تحدث باسم الإنسانية.

٤- الامن الانساني: وهو الذي يتعلق بحماية الفرد كانسان بالدرجة الاساس.

وبصورة عامة فإن الامن الوطني، مفهوم يتميز بالتحديد والشمول والعمومية والنسبية والتغيير، فهو محدد بمعنى انه ينحصر في نطاق الدولة وهو شامل لان يتضمن جوانب الامن كافة وما يتصل بغياب الخطر في صوره كافة (١).

وعليه يمكن القول إن مفاهيم الامن الوطني تنصب في هدف واحد هو حماية كيان الدولة من كل أنواع التهديد، والحفاظ على قيمه الجوهرية وصولاً الى حالة من الاستقرار بما يؤمن لها البيئة الملائمة للاستمرار والتطور في كل نواحي الحياة، آخذين بنظر الاعتبار أن الوصول الى حالة الامن المطلق غاية بعيدة المنال وصعبة التحقيق مهما امتلكت الدول أو الشعوب من أسباب القوى ومهما

---

(١) محمد خير العيسى، مفهوم الأمن في الإسلام، مجلة الدراسات الأمنية، العدد (١)، حزيران ٢٠٠٤، ص١. وكذلك: أحمد بن علي الفيومي المقرئ، معجم مصباح المنير، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٧.

(٢) احمد عودة القرارعه، الأمن الشامل كيف نحافظ على تجربتنا، صحيفة الرأي الاردنية، العدد (١٠)، ٤/١٣ /٢٠٠٨.

(٣) محمد غالب بكزاده. الأمن وادارة أمن المؤتمرات، دار الفجر، القاهرة، ١٩٩٩، ص٣١-٣٣

(١) هايل عبد المولى طشطوش، الامن الوطني وقوة عناصر الدولة في ظل النظام العالمي الجديد، مصدر سبق ذكره، ص٢٥.

بلغت المكانة الدولية[1].

ان الأمن الوطني ظاهرة متعددة الجوانب لا تقتصر على الجانب العسكري بل تتعداه الى الجوانب الجغرافية، السياسية، الاقتصادية والاجتماعية والتي تتمثل بما تحتويه من مواقع للقوة ومصادر للضعف في الكيان وتعدُ جوانب حقيقية منها ثابتة وأخرى قابلة للتغيير وكما يأتي[2]:

١- الجغرافيا: تعني حجم وشكل الكيان السياسي وتضاريسه وموقعه النسبي واثر كل ذلك على حمايته الطبيعية من التهديدات الخارجية ومدى تغلغل السلطة المركزية الى أطرافها وأثر ذلك كله على وضعها الاقتصادي والسياسي والاجتماعي والعسكري.

٢- السياسة: أسلوب تنظيم الدولة لمواردها ونوعية المكونات السياسية الداخلية ومؤسسات صنع القرار والتطور السياسي فضلاً عن امكانيات الجهاز الدبلوماسي للدولة ومدى نفوذها في الخارج واثر ذلك كله على الاستقرار والتماسك السياسي الداخلي وفعالية السياسة الخارجية للدول في توظيف علاقاتها بالدول الأجنبية في خدمة تدعيم امنها الوطني.

٣- الاقتصاد: مدى توفر الموارد الغذائية والمعدنية والصناعية الثلاثة (زراعة، صناعة، خدمات) فضلاً عن علاقات الدولة الاقتصادية وآثارها على تحقيق الأمن الاقتصادي للدول في زمن السلم والحرب على السواء أي قبل وخلال وبعد أي صراع فعلي أو محتمل.

٤- السكان: دراسة المؤثرات السكانية المختلفة من عدد السكان ومعدلات نموهم وكثافتهم وتوزيعهم الريفي والحضري وتركيبهم العمري ودرجة التعليم السائدة بينهم ومستوى الخدمات الصحية.

إن الأمن الوطني يعني بالأساس قدرة الدولة شعبياً واقليماً وحكومة على حماية وتطوير قدرتها وإمكانياتها السياسية والاجتماعية والثقافية بل والحضارية والعسكرية على المستويات الخارجية والداخلية كافة، وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الامن الوطني مفهوم شمولي يتعلق بحماية القيم الاساسية للأمة أو الدولة أو كليهما ويتطلب استعدادات على المستوى الداخلي والخارجي لبناء القدرة ومواجهة المتغيرات الفاعلة والمتوقعة وفي مقدمة تلك الاستعدادات البناء الايديولوجي للدولة مع التركيز على التنمية السياسية والاقتصادية والبشرية فضلاً عن بناء القوة العسكرية المناسبة[1].

(١) محمد احمد العدوي، الأمن الوطني المفاهيم والاطر النظرية في ضوء التطورات العالمية والعربية، ط١، الشقري للنشر وتقنية المعلومات، الرياض، ٢٠١٩، ص ١٥.

(٢) نواف قطيش، الامن الوطني وإدارة الازمات، ط١، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١، ص ١٦.

(٣) سهاد عبد الحسين الحسيناوي، الوعي السياسي وأثره في الأمن الوطني العراقي (حالة العراق بعد العام ٢٠٠٣م)، ط١، دار الرافدين للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٩، ص ٤٦.

المطلب الثاني: مؤسسات الامن الوطني العراقي

تتوزع المؤسسات المعنية بالأمن الوطني العراقي على مؤسسات متعددة، بحكم وجود تداخل بين سياسة الامن الوطني وغيرها من سياسات قطاعية بوصفها تندرج تحت عنوان السياسة العامة للدولة، فلا يمكن أن يتحقق النمو داخل الدولة والاستقرار إلا بوجود مستوى من الامن والرفاهية والتي تعد من مستلزمات وجود واستمرار الدولة وقدرتها على القيام بمهامها(١).

توجد مجموعة من الهياكل والمؤسسات المكلفة بصنع قرار الأمن الوطني في أغلب الدول، ولكي تكون صياغة استراتيجية الأمن الوطني أكثر موضوعية وتفصيل فإنها تتطلب فضلا عن رأي المؤسسات الرسمية المؤثرة في صياغتها أخذ رأي المؤسسات والجهات غير الرسمية في الاعتبار وبالأخص المؤسسات الفكرية والأكاديمية(٢).

بعد ان تصدر سياسة الامن الوطني داخل الدولة يتوجب أن تتحول المبادئ العامة الواردة في تلك السياسة الى إجراءات وقرارات تنفيذية، وهي التي تكون عبارة عن وظائف مباشرة تقوم بها جهات امنية ودفاعية، تتخذ قراراتها على أساس ما موجود من حقائق على الأرض ومن حقائق على صعيد البيئة التي توجد فيها، فأغلب المؤسسات العامة هي مؤسسات تنفيذية إلا أن المؤسسات العليا للدولة (الحكومة والبرلمان) دائماً ما تفرض اسقاطاتها على تلك المؤسسات في أغلب الدول وخاصةً النامية بحكم ان اسناد المهام التنفيذية الى مؤسسات لا تتأثر بالأنشطة السياسية هو أمر ضعيف، على خلاف البلدان القائمة على أساس أنظمة سياسية تسمح بتوسع دائرة المشاركة التي تتمتع الاجهزة التنفيذية بحصانة من المؤسسات السياسية وتخضع لرقابة مؤسسات متخصصة(١).

ان عملية التخطيط الاستراتيجي للأمن الوطني تحتاج الى مؤسسات تقود هذه العملية وتشرف عليها، ومؤسسات أخرى تنفذ هذه الاستراتيجيات وتعمل على تقييم اسلوبها في التنفيذ، وتعد مجالس الأمن الوطني احدى الجهات الرئيسة في صياغة أستراتيجية الأمن الوطني للدولة وهي تأتي في مقدمة

---

(1) Elke krahman, private security companies and the state monopoly on violence: A case of Norm change, the peace Resarch, No. (88), germany, 2009, p.p. 10- 13.

(٢) فوزي حسن حسين، التخطيط الاستراتيجي للسياسة الخارجية وبرامج الأمن القومي للدول، مكتبة مدبولي، ٢٠١٢، ص١٣٠.

(١) دينا محمد جبر، ابتسام حاتم علوان، الاستراتيجية الشاملة للأمن القومي العراقي بعد عام ٢٠٠٣: رؤية لمبادئ العمل اللازمة وآليات التفعيل، مجلة السياسية والدولية، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، بغداد، العدد (٢٣)، ٢٠١٣، ص٢ – ٣.

أجهزة الأمن الوطني، وتتباين الدول في تنظيم هذه المجالس أما في الدساتير أو بقوانين خاصة[1].

لذلك فالمؤسسات الأمنية هي من أهم المؤسسات التي تلعب دورا في صياغة السياسة الداخلية والخارجية للدولة وباقي مراكز القرار[2]، ولعل أبرز المؤسسات التي تساهم في صنع استراتيجية الامن الوطني العراقي هي المؤسسات الأمنية والمؤسسات العسكرية الاتية :

أولا: المؤسسات الامنية:

إن عماد سلطة المجتمع هي المؤسسات الامنية لأنها مهما تباينت النظم السياسية والاجتماعية والاقتصادية، فمن المسلم به أنها تمثل التجسيد الطبيعي لسلطة المجتمع، في القيام بواجباتها الامنية للحفاظ على الامن والاستقرار، وذلك من خلال عدد من المؤسسات وكل منها له مهام محددة برسم وصناعة سياسات الامن الوطني كوزارة الداخلية ومستشارية الامن الوطني والمخابرات[3].

١- وزارة الداخلية:

تشكلت وزارة الداخلية العراقية في عام ١٩٢١ كإحدى وزارات الحكومة العراقية، وكانت من الأهمية المؤثرة في المجتمع العراقي كونها ذات التأثير الرباعي الامني والسياسي والاداري والخدمي لهذا وصفت بالوزارة الأكبر، فقد تفرعت عنها مديريات واقسام أصبحت فيما بعد وزارة مستقلة.

ان وزارة الداخلية العراقية هي احدى الوزارات السيادية في العراق بعد عام ٢٠٠٣، بسبب طبيعة المهام الملقاة على عاتق هذه الوزارة بوصفها الجهة الاولى المسؤولة عن صيانة وحفظ الامن داخل الدولة[1]، وتتكون وزارة الداخلية من عدد من القيادات والمديريات الامنية من اهمها:

أ- **وكالة الوزارة لشؤون الأمن الاتحادي:**

هي احدى الوكالات المهمة في وزارة الداخلية شكلت بتأريخ ٢٠٠٤/٢/٩ إذ يمارس مقر الوكالة القيادة والسيطرة على جميع المفاصل عن طريق غرفة عمليات تتيسر فيها كل المستلزمات المطلوبة وعلى المستويات كافة من مستوى المخافر الحدودية ومراكز الدفاع المدني والمنافذ

---

(١) احمد عدنان كاظم، تأثير صراع الارادات السياسية في التجربة الديمقراطية العراقية بعد عام ٢٠٠٣، مجلة دراسات دولية، العدد (٥٣)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية -جامعة بغداد، ٢٠١١، ص٧١-٧٢.

(٢) فراس عبد الكريم البياتي، السياسة العامة للأمن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٥، ط١، مطبعة السيماء، بغداد، ٢٠١٧، ص ١٦٨.

(٣) علي عبد العزيز الياسري، الابعاد الفكرية لاستراتيجية الامن القومي في العراق، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠٩، ص٢٠٠.

(٤) هاني عاشور، مؤسسات الجيش والامن العراقية الجديدة، مقال منشور، المكتبة الالكترونية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط. https://www.aljazeera.net/specialfiles

الحدودية ومديريات قوة حماية المنشآت الحيوية والشخصيات في الوزارات والمحافظات ومديريات شؤون العشائر، وتتألف وكالة الوزارة لشؤون الأمن الاتحادية من[1]:

(١)قيادة قوات حرس الحدود.

(٢)مديرية الدفاع المدني العامة.

(٣)المديرية العامة لحماية المنشآت والشخصيات.

(٤)المديرية العامة للمنافذ الحدودية.

(٥)مديرية دائرة شؤون العشائر.

ب-وكالة الاستخبارات والتحقيقات الاتحادية:

وهي واحدة من أهم الأجهزة الامنية التابعة الى وزارة الداخلية والتي أخذت على عاتقها منذ بداية تشكيلها عام ٢٠٠٣ عندما كانت تسميتها آنذاك (وكالة الأمن والشرطة) مكافحة التنظيمات الارهابية وعصابات الجريمة المنظمة والجهات الداعمة والممولة لها عن طريق جمع وتحليل المعلومات الخاصة بنشاطاتها وإصدار الأوامر القضائية اللازمة بحقها، وتتقدم الوكالة حالياً بخطى سريعة لامتلاك أحدث الأجهزة والمعدات الالكترونية التي تساعدها في أداء واجباتها في مكافحة الإرهاب ودحره لبناء بلد يسوده القانون وتراعى فيه حقوق الإنسان[1].

ج-قيادة قوات الشرطة الاتحادية:

تشكلت نواة الشرطة الاتحادية في عام ٢٠٠٤، وكانت عبارة عن فرقتين منفصلتين الاولى تابعة لمكتب المستشار الامني لوزارة الداخلية، وسمت هذه القوة (مغاوير الداخلية) والثانية تابعة لمديرية العمليات، وتسمى (قوات حفظ النظام) ثم جمعت هاتان القوتان تحت قيادة واحدة ويبدو أن هذه القوة كان الغرض منها سد الفراغ الامني والحاجة في ذلك الوقت الى قوات من أي نوع لمكافحة الارهاب المتنامي، وفي نهاية عام ٢٠٠٧ وضعت استراتيجية جديدة لمستقبل هذه القوات وفي الوقت نفسه تستوعب المرحلة الحالية من الصراع مع الارهاب [2].

(١) هاني عاشور، مؤسسات الجيش والامن العراقية الجديدة، مصدر سبق ذكره.

(١) صفحة وكالة الوزارة لشؤون الأمن الاتحادي موقع وزارة الداخلية العراقية، تاريخ المعاينة ٣/٤/ ٢٠٢١، بالساعة ١٤٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://www.moi.gov.iq/PageViewer.aspx?id=56 .

(٣) صفحة الشرطة الاتحادية، موقع وزارة الداخلية العراقية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/١١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://www.iraqfpi.com/pages/aboutus.aspx.

تضم وزارة الداخلية العراقية الى جانب الاجهزة التنفيذية (الامنية والاستخبارية) مؤسسات أخرى تعنى بوضع وصياغة الخطط والسياسات العامة للأمن الوطني، ومكافحة الارهاب يأتي في مقدمتها المديرية العامة لمكافحة الارهاب والتي تم استحداثها بعد عام ٢٠٠٣، حيث تحتوي هذه المديرية على كادر متخصص من الباحثين المعنيين بعملية صياغة السياسات العامة للدولة وتناط بهم مسؤولية مواءمة تلك السياسات مع البرامج الحكومية التي تصدرها الدولة العراقية ومن اهم هذه المؤسسات[١].

١- مستشارية الامن الوطني:

اعتماداً على الاطر الدستورية تم انشاء مستشارية الامن الوطني العراقي لتكون المؤسسة التي تسعى من خلال مجلس الامن الوطني الذي يرأسه رئيس الوزراء، ليكون مجلس الامن الوطني المؤسسة المدنية التي تضع سياسات الامن الوطني، بما يحقق الدفاع الشامل بمفهومه الجديد، ليشمل كل القطاعات مثل الامن والجيش والامن الداخلي والخارجي والغذائي والصحي والتعليمي من خلال دراسة التحديات وكيفية مواجهتها وأصدرا القرارات المناسبة[١].

تقدم مستشارية الامن الوطني التي تأسست استناداً للأمر (٦٨) لسنة ٢٠٠٤ الاستشارات والدراسات التخصصية في مجال الدفاع والامن الوطني والتي يقدمها المستشارون العاملون في مستشارية الامن الوطني والمراكز والدوائر التخصصية في المستشارية لترفع الى مجلس وكلاء الامن الوطني ومجلس الامن الوطني التي تديرها أمانة السر، من خلال مختصين ذوي خبرة وكفاءة عالية لتكون جاهزة للدراسة واخذ القرارات المناسبة بشأنها من قبل مجلس الامن الوطني، إذ تسعى المؤسسة الى تنسيق سياسة الامن الوطني بين الوزرات الامنية والجهات الاستخبارية بما يحقق وحدة السياسات والاستراتيجية الشاملة للأمن الوطني وان متطلبات بناء الدولة الحديثة التي ترتكز على القانون يحتم عليها وجود هيئة استشارية عليا للأمن الوطني[٢].

٢- جهاز المخابرات الوطني العراقي:

صدر أول قرارين لتنظيم عمل جهاز المخابرات العراقي هو قرار رقم ٢٤٠ لسنة ١٩٧٢ والقرار رقم ٣٩ لسنة ١٩٧٢ حول مديرية المخابرات العامة، وعندما اصبحت الحاجة ملحة لتوحيد الجهود صدر

---

(١) صفحة الشرطة الاتحادية، موقع وزارة الداخلية العراقية، مصدر سبق ذكره.

(١) عبد الجبار احمد، الانتخابات والتحول الديمقراطي في العراق، مجلة العلوم السياسية العدد (٣٢)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٠٦، ص١١٤.

(٣) ينظر: المواد (٦، ٧، ٨) من قانون وزارة الداخلية، رقم (٢٠) لسنة ٢٠١٦.

قانون رقم ٨٣ في ١٩٧٩ إذ حدد مفهوم الدائرة الامنية برئاسة جهاز المخابرات، ومديرية الامن العام، مديرية الاستخبارات العسكرية [١].

وبعد الاحتلال الامريكي أعيد العمل بجهاز المخابرات الوطني العراقي عام ٢٠٠٤، الذي يعد من اهم الاجهزة الحكومية المعنية بحفظ أمن الدولة في البيئة الداخلية والخارجية، كونه يمثل نظام معلومات الدولة وعقلها، ويحافظ على امنها من أية حالة اختراق أمني داخلي أو خارجي، وأن وظيفة جهاز المخابرات هي المزدوجة بين كونه جهة تنفيذية تتمتع بأعلى درجات الاستقلال في تنفيذ مهامها (وفقاً للدستور)، وبين كونها جهة إستشارية تقدم لصناع القرار الاستشارة حول السبل الانسب لحفظ سياسة الامن الوطني وتترك تقدير تقويم المعلومات الامنية والاخذ بها الى المسؤولين السياسيين[٢].

أن لجهاز المخابرات الوطني دوراً كبيراً في تحقيق مقاصده الاساسية في حفظ الامن والاستقرار كونه يمثل المرتكز الاساسي في صياغة الخطط والسياسات العامة لصياغة سياسة الامن الوطني، وذلك لان توفر المعلومة الاستخباراتية الدقيقة دائماً ما يساهم في خدمة الخطط والسياسات التي يصنعها صانع القرار لصياغة سياسة الامن الوطني ونظراً للتطور الذي شهدته مناهج ودراسات العمل المخابراتية على المستوى العالمي، فقد حاولت الدولة العراقية ومنذ عام ٢٠٠٣ تطوير العمل المخابراتي لهذا الجهاز من خلال تطوير مهامه والاستقلال به من عملية المشاركة في صياغة سياسات وخطط الدفاع الى القيام بمهام تنفيذية عسكرية وامنية [١].

تم انشاء عدد من الخلايا المخابراتية التي تقوم بمهام تنفيذية ضد الجماعات الارهابية كان من أبرزها خلية الصقور التابعة لوزارة الداخلية، والتي قامت بكثير من العمليات العسكرية ضد الجماعات الارهابية داخل الدولة وافشلت كثيراً من الخطط الارهابية التي كانت ترمي تلك الجماعات الارهابية القيام بها[٢].

يعمل رئيس جهاز المخابرات الوطني العراقي كمستشار لرئيس الحكومة ومجلس الوزراء في الامور الاستخباراتية المتعلقة بالأمن الوطني وهذا يشمل القيام بدور استشاري على الهيئات الفرعية التنفيذية على المستوى الوزاري المرتبطة بسياسة الامن الوطني وسياسة الاستخبارات والأمور الأخرى التي قد تعد ذات صلة بالحكومة العراقية.

(١) الوقائع العراقية، العدد (٢٢١٣) لسنة ١٩٧٢ وكذلك ينظر بشير الوندي، مصدر سبق ذكره ص٦٠.
(٢) الوقائع العراقية، العدد (٣٩٨٣)، ٦/ ١/ ٢٠٠٤، ص٢٦.
(١) المصدر نفسه، ص ٢٧.
(٤) الدستور العراقي، المادة (٩ / أولاً/ د).

٣-جهاز مكافحة الإرهاب:

هو جهاز عراقي (شبه وزارة) يتمتع بالشخصية القانونية المعنوية المستقلة عن وزارة الدفاع أبتداء من ١٣ آب٢٠١٦ تم تشريع قانون جهاز مكافحة الارهاب عام ٢٠١٦ برقم (٣١)[١] . ويرتبط ارتباطاً مباشراً بالقائد العام للقوات المسلحة، هو هيئة استخباراتية يعمل باستقلالية عالية وصلاحيات واسعة يتكون من فرق عدة أهمها الفرقة الذهبية التي كانت البداية الحقيقية للجهار عام ٢٠٠٥ بعد دمج الكتائب التي مثلت نواة قوات المهام الخاصة التي تشكلت منها قوات مكافحة الارهاب والتي تلقت تدريبها في الاردن ثم توسعة وتمت تسميتها بجهاز مكافحة الإرهاب (ISOF Iraqi Special Operations forces) كما يشمل الجهاز أفواجاً عديدة فرعية[١].

يتبع الجهاز تطبيقات وتقنيات واستراتيجيات تعتمد عليها الحكومة والقوات المسلحة وإدارات ووكالات الامن المختلفة لمنع وردع ورد التهديدات الارهابية التي تقوم بها الجماعات الارهابية فعلياً، أو تنتسب اليها أو تعلن مسؤوليتها عنها، ويشمل ذلك اكتشاف الأعمال الإرهابية المحتملة، والرد الحاسم والقوي على مثل هذه الأعمال، حين تعطي لهذه القوات مهام البحث والتحري عن المنظمات الإرهابية وعن قياداتها وعناصرها، والتعرف على المتعاونين معها، وتتبع مراكز الخطط اللازمة لاعتراضها وتدميرها، وعجز قدرات مفكريها ومنظميها، فجهاز مكافحة الارهاب العراقي هو من الصفوة المختارة من منتسبي وضباط القوات المسلحة العراقية ممن تتوفر فيهم الكفاءة البدنية والعقلية والمهارة[٢].

ويتألف جهاز مكافحة الارهاب من التشكيلات الأتية [٣]:

أ- وكالة الجهاز الامنية والاستخبارية وترتبط بها المديريات، الاستخبارات، والعمليات، مديرة التدريب، والمديرية الامنية، آمرية التحقيق.

ب-وكالة الجهاز الفنية والادارية وترتبط بها المديريات، السياسة والتخطيط الاستراتيجي، مديرية الإدارة والميرة، مديرية الشؤون الفنية، مديرية الحسابات، مديرية الخدمات الطبية.

---

(١) قانون جهاز مكافحة الارهاب رقم (٣١) لسنة ٢٠١٦، الفصل الاول، المادة الثالثة.

(١) علي اغوان، قصة جهاز مكافحة الارهاب في العراق، مجلة اغتراب، العدد (٥)، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، اذار ٢٠١٨، ص١٢٦.

(٢) حسن سعد عبد الحميد، دور الاجهزة الامنية العراقية في مكافحة الارهاب بعد ٢٠٠٣، وزارة الدفاع العراقية انموذجاً، مجلة اغتراب، العدد (١)، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد،، ٢٠١٦، ص٨٨.

(٤) ينظر قانون جهاز مكافحة الارهاب، رقم ٣١ لسنة ٢٠١٦، جريدة الوقائع العراقية، العدد (٤٤٢٠)، تشرين الثاني، ٢٠١٦، ص ص١-٢.

ج- مكتب المفتش العام.

د- مديرية الدائرة القانونية.

هـ- قيادة العمليات الخاصة الاولى والثانية والثالثة.

و- أكاديمية جهاز مكافحة الارهاب.

ز- مكتب رئيس الجهاز وترتبط به، قسم المراقبة والتدقيق، وقسم العلاقات العامة.

ح- جناح طيران مكافحة الارهاب.

ثانيا: المؤسسات العسكرية:

تعد المؤسسة العسكرية من أكثر مؤسسات الدولة تنظيماً واستمراراً، فهي الإطار الذي تتكون فيه وعن طريقه ومن خلاله قدرة الدولة وادارتها على خوض الحروب أو مواجهتها، وهي تشمل القوة البشرية والكفاءة القتالية والتسليح والتقنية العسكرية، طالما إنَّ وجودها قائماً على ما تحوزه من تطور علمي وتكنولوجي في النواحي العسكرية، وتمثل المؤسسة العسكرية الدالة الاكثر وضوحاً على ما يُعرف اليوم بالقوة الصلبة التي تُمثِّل القدرة على التأثير في الممارسات الدولية عبر التهديد باستخدام القوة العسكرية[(١)].

تعكس المؤسسة العسكرية القوة الحقيقية للدولة في زمن الحرب، ولا يقتصر دورها في تلك المدة فقط، بل تُعد احدى المؤشرات الأساس الكامنة للدولة في زمن السلم والمؤسسة العسكرية المتميزة التي تمتلكها الدولة، تكون قادرة على التكيف مع الاوضاع المتغيرة وإنَّ أداءها يتحد مع القرارات الاقتصادية والدبلوماسية والسياسية وما ينتج عن تلك القرارات من توجهات وتطبيقات[(٢)].

تُمارس المؤسسة العسكرية المهام المقررة لها دستورياً، والمحددة بحفظ كيان الدولة وسيادتها من الأخطار الداخلية والخارجية، فالمؤسسة العسكرية عنصر من عناصر القوة السيادية، وهذا يعني أنَّ المؤسسة العسكرية يجب أن لا تكون أداة بيد السلطة الحاكمة، بل هي من ادوات الدولة السيادية[(٣)]. وتتكون المؤسسة العسكرية من:

---

(١) محمد طه بدوي، النظرية السياسية – النظرية العامة للمعرفة السياسية، المكتب المصري الحديث، الاسكندرية، ١٩٩١م، ص ٢١٨.

(٢) أحمد داوود اوغلو، العمق الاستراتيجي، موقع تركيا ودورها في الساحة الدولية، ط١، ترجمة محمد جابر ثلجي، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٠م، ص ٤٨.

(٣) خالد متعب العبيدي، الاستقرار السياسي وأثره على المؤسسة العسكرية، العراق بعد عام ٢٠٠٣م انموذجاً، رسالة ماجستير، كلية الدفاع الوطني، جامعة الدفاع للدراسات العسكرية، بغداد، ٢٠١٦م، ص٢٦.

١- وزارة الدفاع:

وهي من أهم الوزارات العراقية تقع على عاتقها مسؤولية الدفاع عن البلاد وحماية الشعب، ومصالحه من التهديدات الخارجية والداخلية بالتضامن والتعاون مع المؤسسات الحكومية الاخرى، تأسست عام ١٩٢١، وتم حلها عام ٢٠٠٣ بموجب أمر سلطة الائتلاف المؤقتة رقم٢، وتم رسميا اعادة تأسيسها من سلطة الائتلاف المؤقتة رقم ٦١ من ٢٢ شباط عام ٢٠٠٤، وتمارس الوزارة مهامها من خلال القوات المسلحة التي تعد القوة النظامية العراقية.

تعد وزارة الدفاع واحدة من الأركان السيادية التي تبنى عليها الدولة القوية بسبب حجم المسؤولية الملقاة على عاتقها بوصفها المسؤول عن حماية الشعب ومصالحه من التهديدات الداخلية والخارجية بالتعاون مع المؤسسات الحكومية الأخرى، شهدت وزارة الدفاع العراقية بعد عام ٢٠٠٣ تغييرات جذرية تضمنت عملية احلال وتجديد مؤسساتي شمل أهم قطاعاتها الجيش العراقي(١).

أخذت عملية رسم السياسات العامة لعمل الدفاع أهمية استراتيجية كبيرة في مدرك صانع القرار العراقي، والذي كان يهدف الى اجراء بعض التعديلات على أسلوب إدارة هذه الوزارة أبان النظام السابق، لذلك بدأ عمل وزارة الدفاع العراقية بعد عام ٢٠٠٣ بإيجاد مؤسسات داخل الوزارة أو مرتبطة بها تقوم بعملية التخطيط الاستراتيجي ووضع السياسات العامة لصياغة سياسة الامن الوطني العراقي، والمشاركة في عملية وضع الخطط اللازمة لمواجهة المخاطر الامنية(٢).

ظهرت المخاطر الامنية على الساحة العراقية وتحديداً الارهاب الذي نمى بشكل كبير في العراق وازدادت مخاطرة لدرجة فرضت على الدولة العراقية توجيه جهد وزارة الدفاع لحفظ سياسة الامن الوطني على الرغم من أن عمل هذه الوزارة وفي جميع دول العالم يقتصر على مواجهة المخاطر الخارجية وحماية الحدود الوطنية للدولة الا أن الوضع العراقي فرض على الدولة توجيه عمل وزارة الدفاع لحماية الامن الداخلي بالاشتراك مع وزارة الداخلية(٣).

إن طبيعة السياسات العامة التي تعتمدها وزارة الدفاع العراقية حالياً في صياغة سياسة الامن الوطني تفتقر للمناهج العلمية والتطور التكنولوجي المواكب لعمليات صياغة السياسات العامة وسياسة

---

(١) عماد علو، المؤسسة العسكرية مرحلة ما بعد داعش، كراسة النهرين العدد (٥)، مركز النهرين للدراسات الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٧، ص٢٧.

(٢) علي عبد الهادي المعموري، سياسة الامن الوطني في العراق، بيروت، الدار العربية للعلوم، ٢٠١٦، ص٢٢٠.

(٣) بيترو غالبريت، نهاية العراق، ترجمة: اياد احمد، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠٠٧، ص١١١-١٣٣. وكذلك بول بريمر، عام قضيته في العراق، ترجمة: عمر الايوبي، دار الكتاب العربي، بيروت، ٢٠٠٦، ص٦٥.

الامن الوطني، ولعل هذا الخلل كان احد الاسباب الرئيسة التي دفعت المسؤولين عن وزارة الدفاع العراقية، الى اعتماد اساليب متلائمة مع مراكز البحث العلمي المتخصصة في مجال صياغة السياسات العامة للأمن الوطني على المستوى الدولي، كإقامة الندوات العلمية والمؤتمرات التي تقيمها الوزارة، من خلال مؤسساتها التعليمية وتحديداً جامعة الدفاع للدراسات العسكرية التي بدأت تولي عملية التخطيط الاستراتيجي لوضع السياسة العامة اهمية كبيرة في الرسائل والاطاريح التي اعدها الدارسين في كليات هذه الوزارة والانتقال بها من الاطار النظري الى الجانب التطبيقي(١).

٢- الاستخبارات العسكرية:

هي مؤسسة من مؤسسات الدولة تختص بجمع المعلومات ثم فرزها وتصنيفها، وتحليلها، ثم ارسالها للجهات المناسبة في الوقت المناسب لتجميعها في وضع الاستراتيجيات ورسم السياسات واتخاذ القرارات الصائبة لحماية الدولة من الخطر، كما تعمل على تنفيذ سياسات الحكومة تناسباً مع الحياة الديموقراطية الجديدة ومتطلبات الدولة العراقية الحديثة، تأسس هذا الجهاز ليستجيب لمهمة وطنية حددها الدستور في المادة (التاسعة) منه(٢).

يعد جهاز الاستخبارات الوطني التابع لوزارة الدفاع العراقية واحداً من الاجهزة المناط بها عملية صياغة السياسات العامة للأمن الوطني فهذا الجهاز يتولى عملية توفير المعلومة الدقيقة لصانع القرار عند صياغته لسياسة الامن الوطني العراقي الخاصة لمواجهة المخاطر الداخلية والخارجية(٣).

على الرغم من اختلاف المهام التي يؤديها جهاز الاستخبارات الوطني عن جهاز المخابرات الوطني بوصفه يتولى عملية جمع المعلومات الخاصة بمواجهة المخاطر الخارجية التي تواجهها الدولة الا أن طبيعة الوضع العراقي ولاسيما فيما يتعلق بمخاطر الارهاب الذي ترسخ في الدولة العراقية بعد عام ٢٠٠٣ دفع عمل جهاز الاستخبارات الى التنسيق مع جهاز المخابرات من أجل توفير المعلومة الصحيحة التي يحتاجها المخطط لسياسة الامن الوطني في إدارة وتوجيه العمليات العسكرية الخاصة بحفظ الاستقرار الداخلي(٤).

---

(١) حسن سعد عبد الحميد، دور الاجهزة الامنية العراقية في مكافحة الارهاب بعد ٢٠٠٣، العدد (١)، وزارة الدفاع العراقية انموذجاً، مجلة اغتراب، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٦، ص٨٠.

(٢) دستور جمهورية العراق ٢٠٠٥، ص١٢ – ١٣.

(٣) وزارة الدفاع، كراسة الاستخبارات الأساسية، المديرية العامة للاستخبارات والامن، ط١، ٢٠٠٨، ص٦.

(٤) أحمد توفيق نور الدين، نظم إدارة الازمات، دراسة تطبيقية في استراتيجيات مكافحة الارهاب، ط١، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة، ٢٠١٠، ص١٥١.

٣- هيئة الحشد الشعبي:

هيئة رسمية ترتبط بالقائد العام للقوات المسلحة، وتتولى القيادة والسيطرة والتنظيم للحشد الشعبي التي شكلت بعد دعوة المرجعية المتمثلة بالسيد (علي السيستاني) بعد سقوط مدينة الموصل وبعض مناطق في محافظات العراق يوم ٢٠١٤/٦/١٣ القادرين على حمل السلاح الى التطوع في الحرب ضد الارهاب، مارس الحشد الشعبي منذ الفتوى التي صدرت في حزيران ٢٠١٤ ولغاية اللحظة دوراً مهماً في استعادة الكثير من المناطق التي وقعت تحت سيطرة تنظيم داعش إذ كان للانتصارات المتكررة لقوات الحشد الشعبي دفعة استراتيجية ومعنوية للقوات المسلحة(١).

وكان للحشد الشعبي الدور الكبير منذ تأسيسه في تحقيق العديد من الانتصارات بتحريرهم مدن حزام بغداد، وديالى وصلاح الدين والانبار، حيث صنفته مجلة نيوزويك الامريكية في مقال لها جعلت الحشد الشعبي في المرتبة الرابعة كأقوى قوة قتالية وأخطر القوات الضاربة في العالم(٢).

نظم الامر الديواني هيئة الحشد الشعبي إذ تم فك ارتباطها من مستشارية الامن الوطني، ونص الامر أن يكون تشكيلاً عسكرياً مستقلاً وجزءاً من القوات المسلحة العراقية ويرتبط بالقائد العام للقوات المسلحة، وإن يعمل هذا التشكيل بنموذج يضاهي جهاز مكافحة الارهاب من حيث التنظيم والارتباط، ويتألف التشكيل من قيادة وهيئة ركن وصنوف والوية مقاتلة، وان يخضع هذا التشكيل الى القوانين العسكرية، وان يتم فك ارتباط منتسبي هيئة الحشد عن الاطر السياسية والحزبية والاجتماعية كافة (٣).

ثالثاً: المؤسسات الأخرى:

انطلاقاً من توسع مفهوم الامن الوطني وتداخل أبعاده وتعدد العوالم المؤثرة به فان طبيعة الفاعلين المؤثرين في تحقيقه تغيرت هي الأخرى، وعليه فقد أصبحت مشاركة مؤسسات كانت في السابق لا علاقة لها في الامن الوطني بشكل مباشر أمراً اعتيادياً وضرورياً ومنها المؤسسات الاقتصادية والنقدية والمالية والاجتماعية والثقافية والمعرفية والبيئية والصحية والرياضية وغيرها(٤).

---

(١) علي فارس حميد، الحشد الشعبي ومقاربات الامن الوطني العراقي، دراسة في الدور والصياغات الأمنية، في مجموعة باحثين الحشد الشعبي الرهان الاخير، ط١، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٥، ص٨٨.

(٢) عمار ياسر العامري، الابعاد السياسية والاجتماعية لفتوى الجهاد الكفائي، في مجموعة باحثين، في مواجهة داعش اية الله العظمى السيستاني والحشد الشعبي بعد احداث الموصل، ط١، مركز العراق للدراسات، بغداد ٢٠١٦، ص١٥١.

(٣) علي يوسف، مقدمات تشكيل الحشد الشعبي المؤسسات الامنية في العراق بعد عام ٢٠٠٣، مجموعة مؤلفين، الحشد الشعبي الرهان الاخير، ط٢، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٥، ص٥٢ – ٥٣.

(٤) رعد الحمداني، معضلة الامن الوطني العراقي، المستقبل العربي، بيروت، السنة الثانية والثلاثون، العدد (٣٧١)، كانون الثاني ٢٠١٠، ص٨٧.

فلم يعد الامن الشامل يسمح أبداً بتجاهل أي من أبعاده، وتبعا لذلك زادت نسبة مساهمة المؤسسات المختلفة في تحقيق الامن الوطني بمفهومه الحديث(١).

فلا معنى للحديث عن الامن الوطني في إطار عجز المؤسسات الاقتصادية مثلاً عن توفير مستويات تنموية معقولة قادرة على ضمان نسبة معقولة من الامن الغذائي، وتوفير فرص عمل وخدمات كحاجة أساسية لتحقيق نوع من الرضى الاجتماعي وتوفر غطاء لا غنى عنه للاستقرار المجتمعي(٢).

وفي ضوء الظروف العالمية الوبائية مثلا لا يمكن تجاهل دور الامن الصحي والبيئي في تحقيق أحد شروط او جوانب الامن الوطني وعليه فقد باتت مؤسسات العناية بالصحة والبيئة أحد اهم المؤسسات المساهمة في تحقيق الامن الوطني الحديث. ولا يقل دور المؤسسات التربوية والتعليمية والبحثية باي حال من الأحوال عن دور باقي المؤسسات في عملية تحقيق الامن الوطني ففي العالم المعاصر أصبحت المعرفة أثمن سلعة وأكثرها خطورة وحيوية، فعلى قدر امتلاك الدول لمستويات معرفية توظفها في دعم عناصر قوتها الشاملة، حيث يتم تحديد قوة الدولة وقدرتها على الفعل والتأثير وعلى ضوئها أيضا يتم معرفة إمكانية الدولة على التحديث الشامل والابتكار ودعم القطعات المختلفة(٣).

المطلب الثالث: أبعاد الامن الوطني.

إتسع مفهوم الأمن في العقود الأخيرة ليشمل قضايا ليست بالضرورة ذات طابع عسكري أو أمني، ليشمل مجموعة من الاجراءات الاقتصادية والثقافية والاجتماعية، بعد أن ثبت أن هناك مهددات للأمن الوطني بخلاف العدوان والمهددات الخارجية. مثل الصراع الطبقي وسوء توزيع الدخل وغياب العدالة الاجتماعية، ومن هنا. أخذ مفهوم الأمن الوطني يتسع ويأخذ أبعاداً عديدة ومتنوعة(٤)، أهم وأبرز هذه الأبعاد هي:

١- البعد السياسي:

يتمثل البعد السياسي في الحفاظ على الكيان السياسي للدولة وهو ذو شقين داخلي وخارجي، يتعلق البعد الداخلي بتماسك الجبهة الداخلية وبالسلام الاجتماعي والوحدة الوطنية، أما البعد الخارجي

---

(١) عبد العظيم جبر حافظ، البيئة السياسية الديمقراطية والامن الوطني، كلية العلوم السياسية ، جامعة النهرين ، قضايا سياسية، العددين (٢٧-٢٨)، بغداد، ٢٠١٢، ص٥٨

(٢) هايل عبد المولى، الامن الوطني وعناصر قوة الدولة في ضل النظام العالمي الجديد، مصدر سبق ذكره، ص٦٥.

(٣) عباس فاضل محمود، دور منظمات المجتمع المدني لتعزيز البناء الديمغرافي في العراق، المجلات الاكاديمية العلمية العراقية، مجلة الأستاذ، العدد(٢٠٣)، جامعة بغداد، ٢٠١٢، ص٧٠.

(٤) مليحة كبابي، الدراسات الأمنية بين الاتجاهين التقليدي والحديث، مجلة العلوم الإنسانية، العدد (٣٨)، بيروت، ٢٠١٢، ص٢٣٦.

فيتصل بتقدير أطماع الدول العظمى والكبرى والقوى الإقليمية في أراضي الدولة ومواردها، ومدى تطابق أو تعارض مصالحها مع الدولة سياسياً واقتصادياً واجتماعياً(١)، وتحكمه مجموعة من المبادئ الاستراتيجية التي تحدد أولويات المجتمع والنظام السياسي والمصالح الأمنية وأسبقياتها(٢).

ويقصد به الإرادة الوطنية وحرية اتخاذ القرار السياسي، وتأمين السياسة العامة للدولة وحمايتها من التحديات الداخلية والخارجية، كما ويتمثل هذا البعد في المحافظة على الكيان السياسي للدولة، وهو ما تلجأ اليه الدول من نشاطات وأفعال تأخذ ضمن استراتيجيتها الداخلية والخارجية المبنية على أسس الدبلوماسية للحفاظ على أهدافها المرسومة في تحقيق الرفاه الاقتصادي والاجتماعي للجماهير ولتأمين الحماية اللازمة لهم وبناء علاقات إقليمية ودولية متينة تدعم من خلالها امنها السياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي(٣).

٢- البعد العسكري:

يعد البعد العسكري أكثر أبعاد الأمن الداخلي فاعلية، كما أنه لا يسمح بضعفه أبدا، لأن ذلك الضعف يؤدي الى انهيار أمن الدولة الداخلي، وتعرضها للإخطار والتهديدات العنيفة قد تصل الى حد وقوعها تحت الاحتلال الأجنبي، ويفترض أن الدول لا تستخدم قوتها العسكرية الا بعد أن تستنفد الوسائل الأخرى كالوسائل الدبلوماسية والاقتصادية، ويرتبط هذا البعد بباقي أبعاد الأمن الوطني ارتباطا شديدا، فضعف أي منهما يؤثر سلبا في بناء القوة العسكرية، بينما قوة هذه الابعاد تزيد من القوة العسكرية، وعليه فإن تقوية البعد العسكري تدخل ضمن التقاء الهدف الأمني مع الحاجة الاقتصادية القوية لتعزيز دور الوسيلة العسكرية للدفاع عن أمن الدولة(٤).

وتتلخص السمات الأساسية للبعد العسكري عند بعض المتخصصين بالدراسات الامنية ومن اهمهم باري بوزان في ارتباط القوة العسكرية بالردع لإجبار الاخرين العدول عن العدوان، وأن التهديدات الخارجية على الاغلب هي تهديدات ذات طابع عسكري ، وأن مسؤولية تأمين الجانب الاكبر من الامن

---

(١) مشيري سلمي، الحق في الأمن السياسي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة فرحات عباس سطيف، الجزائر، ٢٠٠٩ – ٢٠١٠، ص٢٢.

(٢) محمد الحميدي، الأمن القومي اليمني، معهد البحوث العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص١٦.

(٣) زكريا حسين، الأمن القومي، العدد (١٧)، مجلة الفكر السياسي، اتحاد الكتاب العرب، دمشق، ٢٠٠٢، ص٣٧.

(٤) رضا حسين محمد حسين، التغيير في بنية النظام الدولي وأثره على الأمن القومي العربي، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة –كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ٢٠٠٩، ص ٨.

الوطني تقع على الجيوش[1]:

وعلى الرغم من التحولات الأساسية التي شهدها النظام الدولي منذ بداية الالفية الثانية، ووضعت المتغيرات الاقتصادية والتكنلوجية في مقدمة عناصر قوة الدولة، وهذا يتطلب مغادرة الأسلوب التقليدي في بناء القدرات العسكرية والتركيز عوضا عن ذلك على بناء مؤسسات محترفة قادرة على استيعاب كل ما هو حديث ومرن من القدرات والوسائل والاستراتيجيات والثقافات العسكرية.

٣- البعد الاقتصادي:

تعطي القوة الاقتصادية للدولة ثقلا سياسيا على المستوى الإقليمي والعالمي، والتي تعد ركيزة مهمة وحيوية للبعد الاقتصادي من خلال تأمين الاكتفاء الذاتي من الاحتياجات وتحويل الصناعات الحربية لتامين المعدات، والأسلحة اللازمة للقوة العسكرية، وتدبير المال اللازم لشراء ما ينقص من السوق الخارجي وهذا يصب في تعزيز تلك القوة، وتعود القوتان (الاقتصادية والعسكرية) بالفائدة على الفعالية السياسية إيجابيا، وبذلك تتصاعد قدرة الدولة نتيجة مساندة كل قوة للأخرى بالاستفادة من الإمكانات الكبيرة للقوة الاقتصادية والعكس صحيح[2].

جوهر الأمن الاقتصادي يتطلب البحث عن النموذج الجديد للدولة القوية التي تضبط المسارات الاقتصادية والاجتماعية بوسائل ضبط وإدارة وتنظيم عن طريق شراكة لا تهمل على المدى القصير متطلبات المدى الطويل، بمعنى ان لا تجر الرغبة في مكاسب صغيرة وظرفية إلى إغفال الأهداف الاستراتيجية للدولة التي تعني مستقبل شعبها ومكانتها الاقتصادية، من خلال اقامة مشاريع الشراكة الحقيقية بين مؤسساتها الوطنية والشركات العالمية ذات الاستخدام الكثيف للتكنولوجيا الحديثة المنتجة للثروة[3].

الأمن الاقتصادي الحقيقي للدولة، ينبع من معرفتها لمصادر قوتها، وتوظيفها افضل توظيف، لتحقيق أهداف الدولة، وهذا ما يعبر عنه بالقدرة، في الميادين المختلفة، ثم تنمية هذه القدرات تنمية حقيقية، فتكون محصلتها المتراكمة لزيادة هذه القوة، هي الدرع الحقيقية للأمن الحقيقي[1].

---

(١) سعيد بن محمد الغامدي وآخرون، الأمن الوطني، كلية الملك فهد الأمنية، المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٨، ص٣٥.

(٢) عبد المعطي زكي، الأمن القومي، قراءة في المفهوم والأبعاد، المعهد المصري للدراسات السياسية والاستراتيجية، القاهرة، ٢٠١٦، ص٣ – ص٤.

(٣) صبري فارس الهيتي، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبوليتيكية، ط٢، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٠، ص١٤.

(٤) ثامر كامل الخزرجي، العلاقات السياسية الدولية واستراتيجية إدارة الأزمات، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠٨، ص٣٢١.

كما ويتمثل البعد الاقتصادي في توفير المناخ المناسب للوفاء باحتياجات الشعب وتوفير سبل التقدم والرفاهية لهم ويندرج تحت هذا البعد كل من (الأمن الغذائي، الأمن المائي، الأمن التجاري، الأمن الصناعي)، وهنا تتضح مقولة (ماكنمارا) أن التنمية هي جوهر الأمن وأن الموارد الاقتصادية المخصصة لتحقيق الأمن لا تعد خسارة بالمعنى المطلق، اذاً فالبعد الاقتصادي يهدف إلى توفير المناخ المناسب والأوضاع الملائمة للوفاء باحتياجات المواطنين وتوفير كل متطلبات الرفاه والتقدم لهم[١].

٤- البعد الاجتماعي:

يهدف الأمن الاجتماعي الى تطوير وتعزيز الشعور بالانتماء والولاء وتعزيز الهوية الوطنية، وبذلك يمثل هذا البعد الحالة التي يكون فيها المجتمع متماسكا، وخاليا من كل مظاهر التردي ابتداء من السلبية وانتهاء بالجريمة[٢].

لذا يعد الأمن الاجتماعي الركيزة الأساسية لبناء المجتمعات الحديثة وعاملا رئيساً في حماية منجزاتها والسبيل إلى رقيها وتقدمها لأنه يوفر البيئة الآمنة للعمل والبناء ويبعث الطمأنينة في النفوس ويشكل حافزا للأبداع والانطلاق الى أفاق المستقبل ويتحقق الأمن بالتوافق والايمان والثوابت الوطنية التي توحد النسيج الاجتماعي والثقافي الذي يظهر الهوية الوطنية ويحدد ملامحها، حيث يكون من السهل توجيه الطاقات للوصول الى الأهداف والغايات التي تندرج في اطار القيم والمثل العليا لتعزيز الروح الوطنية وتحقيق العدل والمساواة وتكافؤ الفرص وتكامل الأدوار[٣]. يعد البعد الاجتماعي هو قدرة المجتمعات على إعادة إنتاج أنماط خصوصيتها في اللغة والثقافة والهوية الوطنية والدينية والعادات والتقاليد في إطار شروط مقبولة لتطورها، الأنسان هو العامل المؤثر في الأمن الوطني فهو القوة الفاعلة لا بعاده وهو المعني بتحقيق أمنه فرداً أو جماعة أو مجتمعا، ويعطي هذا البعد أهمية بالغة للأمن الوطني[١].

كما يتحدد البعد الاجتماعي في أمن الفرد في المجتمع الذي ينتمي اليه ومدى ولائه وإحساسه بالانتماء اليه، فتحقيق الاندماج والتكامل يعد مهمة وطنية أساسية في الاستقرار السياسي والتنمية

---

(١) روبرت مكنمارا، جوهر الأمن، ترجمة يونس شاهين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٦٠، ص١٢٧.

(٢) رعد الزين، تحديات الأمن الوطني الأردني، دار الجليل للنشر والدراسات والأبحاث الفلسطينية، ط ١، ٢٠١١، ص٤١.

(٣) إنعام عبد الكريم أبو مور، مفهوم الأمن الإنساني في حقل نظريات العلاقات الدولية مقاربة معرفية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في العلوم السياسية كلية العلوم والاقتصاد والعلوم الإدارية جامعة الأزهر، غزة، ٢٠١٣، ص ٢٧.

(٤) إيريك هونرباوم، ، العولمة والديمقراطية والإرهاب، ترجمة أكرم حمدان ونزهت طيب ، (بيروت: دار العربية للعلوم ناشرون، ٢٠٠٩)، ص٤٩.

السياسية فضلا عن ديمومة هذه المجتمعات واستمراريتها ويتضمن هذا البعد أيضاً (الأمن النفسي، الأمن المدني، الأمن الصحي)[١].

٥-البعد الثقافي:

يرتبط البعد الثقافي للأمن بالبعد الاجتماعي، نظرا للعلاقة الوثيقة التي تجمع المجتمع والثقافة السائـدة، والتكلم على الأمن في جانبه الثقافي يتطلب التوفيق بين الثقافة الكلية والثقافات الفرعية داخل مجتمع معين بمعنى أنها محاولة التفريق بين الثقافات داخل المجتمع الواحد[٢].

يعد هذا البعد من الأبعاد المهمة في حياة المجتمعات كافة لما يمثله هذا البعد من أطار روحي وأخلاقي يعبر عن حماية الدولة والمواطنين من التهديدات الداخلية والخارجية وذلك من خلال رص القيم الأخلاقية للمجتمعات وتقاليدهم التاريخية وعاداتهم ولغتهم وثقافتهم[٣].

يشمل الأمن الثقافي نشر ثقافة الأمة أو الدولة في أنحاء العالم والترويج لها لغرض التمهيد لنشر أيديولوجيات معينة من منطلق أن الهجوم خير وسيلة للدفاع، كما ان الثقافة والقيم الثقافية باتت اليوم من بين أهم أدوات القوة الناعمة التي يمكن للدول توظيفها سياسيا في مجال تحقيق أهدافها الخارجية، ويرتبط الأمن الثقافي بمجمل الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتي تعيشها دولة ما وترتبط متطلباته بالقرار السياسي والبنى الاجتماعية والاقتصادية القائمة، ويتضمن هذا البعد (الأمن الثقافي، الأمن الإعلامي، الأمن الفكري)[١].

٦- البعد البيئي:

يتمثل البعد البيئي بالمخاطر البيئية التي تشمل ظاهرة التصحر والتلوث البيئي والاوبئة والاشعاعات النووية واضطراب درجات الحرارة، فضلاً عن الكوارث الطبيعية التي تؤثر بشكل او بآخر بالأمن الوطني لما تشكله هذه الظواهر من أهمية كما أنها تحتاج الى جهود جماعية لأجل مواجهتها[٢].

---

(١) سهام عريبي زايد، الأمن النفسي ودافعية الإنجاز، مجلة كلية الآداب، العدد (٨٣)، جامعة بغداد، ٢٠٠٧، ص٤٧٥.

(٢) قريب بلال، السياسية الأمنية للاتحاد الأوربي من منظور أقطابه (التحديات والرهانات)، رسالة ماجستير، جامعة الحاج الخضر باتنة، الجزائر، ٢٠١١، ص٢٥ – ص٢٦.

(٣) صلاح حسن احمد، دور الأمن الفكري في تحقيق السلم الاجتماعي، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد (٤)، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، ٢٠١٥، ص ص ٥٠١-٥٠٥

(٤) عدنان السيد حسين، متطلبات الأمن الثقافي العربي: دراسة في الاستراتيجيات والسياسات، مجلة المستقبل العربي، العدد (٢٤٦)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٩، ص٢٤.

(٥) سالم عبود، العميد سعد عبد الستار طالب، الامن الوطني بين البطالة والتنمية (دراسة مستقبلية في الواقع العراقي)، دار الدكتور للطباعة والتنضيد الالكتروني، بغداد، ٢٠١٣، ص١١٠.

للبعد البيئي دور كبير في توفير الأمان ضد تهديدات ومخاطر البيئة، فتهديدات البيئة عديدة وكثيرة، تستوجب حشد الجهود الكبيرة للسيطرة عليها ومن الأمور المؤثرة أيضاً على البيئة هو التلوث المائي أو شحته ويعد هذا الأمر تهديدا كبيرا لأية دولة فتلوثه أو قلته سيؤدي بالنتيجة إلى انهيار المجتمع صحياً، لذا فإن الأمن البيئي اصبح مسالة داخلية لكل دولة وبات يشكل أحد ركائز الأمن الوطني المعاصر(١).

٧- البعد الجيوبوليتيكي:

يشكل هذا البعد مفهوم استغلال الحقائق الجغرافية من منظور سياسي مع مراعاة مصالح الآخرين المشاركين في الأهداف نفسها والمتأثرين من التوظيف السياسي للواقع الجغرافي، وتكمن أهمية هذ الموضوع في عنصرين أساسيين هما(٢):

أ- ما توضحه الدراسات الجغرافية من حقائق للإقليم، تبرز المزايا والعيوب معا، وهي بذلك تضع بدائل للقرار مبكرا.

ب- اكتشاف نقطة التصادم المحتملة مع الآخرين، مكانيا وزمانيا، بما يساعد على الإعداد المسبق لها، في ضوء ما وضح من مزايا وعيوب للحصول على أفضل النتائج التي تحقق الأمن الوطني.

ومن هنا فإن أهمية البعد الجيوبوليتيكي(*) للأمن الوطني ترجع إلى ما يقدمه من دراسات جغرافية تحليلية لحقائق الإقليم أو المنطقة، يوضح فيها المزايا والعيوب معا، وهو ما يسمح للدولة ببناء وحفظ استراتيجية شاملة ويساعدها على الاستعداد لأية تهديدات محتملة (داخلية منها أو خارجية) والتي يتعذر عادة تحديدها دون هذا البعد لأن العناصر والمكونات كلها داخلية ولكن تأثيرها خارجي(١).

نستلخص مما تقدم أن العراق ذو مكانة مهمة في جميع النظريات الجيوبوليتيكية التي سبق الحديث عنها مما يجعله ذا أهمية جيبوليتيكية، إذ يحتل جزءاً كبيراً في الجغرافية السياسية

---

(١) حسن تركماني، الأمن القومي في القرن الحادي والعشرين، الأوائل للنشر والتوزيع، دمشق، ٢٠٠٤، ص ص٢٤-٢٥.

(٢) محمد جمال مظلوم، الامن غير التقليدي، جامعة نايف للعلوم الامنية، ط١، الرياض، ٢٠١٢، ص٢١.

(١) سالم محمد عبود وسعد عبد الستار طالب، مصدر سبق ذكره، ص١٣١.

(*) هنالك حقيقة جغرافية مهمة، تعكسها الدراسات الجيوبوليتيكية، عن مكان ما، اذ لا يجوز إهمال ما تمليه الخصائص الجغرافية من حقائق، فأما ان تستغل أهميتها بأفضل شكل، أو يتخذ أجراء وقائي حيال ضعفها. وهو ما يغفل عنه معظم السياسيين والقادة، وينتج عنهُ قصور تحقيق الأهداف الوطنية المرجوة. وينتج عن ذلك تهديد للآمن.

الدولية من جهة والإقليمية من جهة أخرى، كما يتميز بأهمية جيواقتصادية مهمه تضاف الى أهميته الجيوبوليتيكية، كونه بلد أغناً بالموارد الطبيعية على رأسها النفط، فضلاً عن وقوعه على اقصر الطرق البرية التي تربط بين أوروبا من جهة وجنوب شرق اسيا من جهة أخرى، كما ان وجود الموقع الاستراتيجي لميناء الفاو الكبير سيغير الأوضاع الجيوبوليتيكية للعراق بشكل جوهري حيث سيتخلص من عقدة ضيق الإطلالة البحرية، بل سينفتح على الفضاء ويتحول العراق الى أفضل قناة جافة في العالم.

يرى الباحث أن هناك الكثير من المشاريع المطروحة المهمة في العراق، ولكن ليس منها ما يرقى الى مستوى المشروع الاستراتيجي عدا ميناء الفاو الذي ترك بصمته بقوة على الاقتصاد والتنمية العراقية، لذلك ان انجاز ميناء الفاو الكبير وفق التصاميم المتفق عليها، يمثل بحق علامة فارقة في العراق الجديد ونقله نوعية مهمه، مما يتطلب تهيئة البيئة الأمنية والفنية اللازمة لإنجازه على أكمل وجه، فيسند انجاز بنائه الى الشركات المميزة بهذه المجال لبنائه بأحسن المواصفات والتصاميم.

الفصل الثاني: الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به

يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً واحداً، وضرورة استراتيجية تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، فالمخطط لهذا الميناء انه سوف يكون أداة ربط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين الشرق والغرب، وذلك من خلال تحويل العراق الى قناة جافة يتصل طرفها العلوي بموانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا، وطرفها السفلي يتصل بالخليج والمحيط الهندي وهي آلية تسهم في خفض الأسعار الى نسب كبيرة جدا وتعجل في حركة البضائع، وتوفر أمانا كبيراً للحركة البحرية.

إن هذا الميناء سيقدم دعامة جيوبوليتيكة تضيف توازنا مؤثرا في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج. ويوسع الخيارات لأطراف عدة مما يقلل من فرص الابتزاز والضغط ويحقق مصلحة تجعل الغرب والشرق مهتما برعايتها وتوفير الامن لانسيابها.

المبحث الأول: الأهمية الجيوبوليتيكية.

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية.

المبحث الثالث: إدراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو الكبير ودور المشاريع الإقليمية المنافسة.

المبحث الرابع: دور القناة الجافة في تعزيز الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير.

المبحث الأول: الأهمية الجيوبوليتيكة

يشكل الساحل البحري العراقي أهمية إقتصادية وجيوبوليتيكية في المنطقة إعتمادا بالدرجة الأساس على الموانئ التي تعد من اهم المنافذ الحدودية للساحل البحري في التجارة بين دول العالم لدورها في الأهمية الاقتصادية، فالغالبية العظمى من البضائع والسلع والمواد الأولية يتم نقلها وتسليمها عن طريق الموانئ البحرية.

المطلب الأول: الانفتاح على الملاحة الدولية.

يعد الموقع القاري والبحري للوحدة السياسية من أهم المواقع الجغرافية التي تحدد طبيعة العلاقات والمصالح السياسية والاقتصادية والتجارية بين الدول [١].

إن شكل الساحل العراقي يكون مقعراً يقع في راس الخليج العربي، وهذا يؤدي الى أن يكون البحر الاقليمي العراقي مثلث الشكل ذا رؤوس صغيرة قاعدته تستند الى الساحل فيلتقي ضلعاه في منطقة باتجاه السواحل الكويتية والايرانية ومن السهولة اقتطاع أجزاء منه عندما تكون دولة العراق في حالة ضعف، والساحل العراقي يمكن تقسيمه على ثلاثة أجزاء، جزء مقابل للكويت يمتد من خور عبد الله ليفصله عن (جزيرة وربة وبوبيان)، وجزء مجاور لإيران يتمثل بمصب شط العرب في الخليج العربي، والجزء الثالث هو جزء مواجه للبحر المفتوح ويمتاز بكونه ضيقا وطينية نتيجة للترسبات التي يطلقها نهر شط العرب والخليج العربي إلى المياه الإقليمية العراقية، والتي تعمل على النحت وتقطيع السواحل، فتجعلها تتراجع نحو اليابسة مما يصعب على السفن التي يزيد غاطسها عن (٥) امتار من الوصول للموانئ، فضلا عن وجود بعض المستنقعات التي تتسع مساحتها في أوقات المد، وهذا يسبب أعاقة حركة السفن المتوجهة للموانئ لاسيما مينائي (البصرة وام قصر) [٢].

تؤثر البحار والمحيطات بشكل بالغ في قوة الدولة وتزيد من أهميتها وترفع من مكانتها السياسية، فالدول البحرية تحظى بمكانة متميزة في هذا المجال مقارنة مع نظيرتها من الدول القارية، وهذا ما أكده بعض أنصار المدارس (الجيوبولتيكية) المعاصرة إذ يجدون أن الصراع العالمي هو صراع مستقطب بين قوى البر وقوى البحر، أي أن البحار هي مجال التصادم بين القوى البرية والقوى البحرية

---

(١) جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، مؤشرات البيئة والتنمية المستدامة في العراق، بيانات منشورة، ٢٠١٦، ص٥٧.

(٢) جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، التقرير المركزي للجهاز المركزي للإحصاء وتكنلوجيا المعلومات، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٦، ص٢.

وهذا ما تؤكده الاستراتيجيات الحديثة حول السيطرة على البحار لإحكام السيطرة والهيمنة عليها(١)، كما توصف البحار (بالعين التي تقود الدولة أو ترى من خلالها العالم، لذا فإن السيطرة على المياه تعدَ عائداً للدولة (٢)، لأن هناك عوامل متعددة يجب أن تأخذ بعين الاعتبار تحد من أهمية الموقع البحري وهي أغلبها ما ينطبق على إطلالة العراق البحرية منها(٣):

١- درجة صلاحية الساحل البحري لإنشاء الموانئ والقواعد العسكرية والتجارية.

٢- الظروف المناخية السائدة في منطقة الساحل البحري.

٣- طول الساحل وصلاحيته.

٤- درجة سهولة الاتصال بين الساحل والموانئ الداخلية والخارجية الاقليمية.

٥- غنى أو فقر هذا الظهير وطبيعة مياه البحر أو المحيط المجاور.

وعلى الرغم من ذلك يكون الموقع البحري بالنسبة للعراق هاماً للغاية، لأنه المنفذ البحري له نحو العالم والنافذة التي يستطيع الموقع العراقي التأثير بها بالنسبة لدول المجال الآسيوي الجديد، لذلك فإن العراق يعمل على زيادة الجهات البحرية له، لأنه كلما زاد ذلك زاد من قدرته على رفع النشاط الاقتصادي والسياسي وممارسة سياسة مؤثرة في المجال العالمي(٤)، فموقع العراق بالنسبة للبحار والمحيطات من الناحية النظرية يتوسط خمس مسطحات مائية وهي بحر قزوين في الشمال الشرقي والبحر الأسود في الشمال، والبحر المتوسط في الغرب، والبحر الأحمر في الجنوب الغربي، والخليج العربي في الجنوب.

إلا أن قيمتها الفعلية لا تتعدى البحر المتوسط والخليج العربي، فبحر قزوين والبحر الأسود والبحر الأحمر لا يتركان أي أثر واضح على مناخه بسبب عامل البعد الجغرافي لهذه البحار علاوة على ذلك وجود حواجز الطبيعية التي تمنع وصول المؤثرات المناخية (٥)، وعلى الرغم من ذلك يبقى لموقعه البحري تأثير على مناخه.

---

(١) روبرت كابلان، انتقام الجغرافيا، ما الذي تخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضد المصير، ترجمة: ايهاب عبد الرحيم علي، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ٢٠١٥، ص ٥١.

(2) Cowley،Gregg ،the Equality State،Third Edition ،Dubuque ،Iowa،U.S.A ،1996، P. 156

(٣) شهاب جهاد علي، قائد القوة الجوية العراقية، محاضرة، دورة الدفاع الوطني الرقم (٢٤)، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠٢١.

(٤) محمد حجازي، الجغرافية السياسية، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٧، ص٩٤.

(٥) خطاب صكار العاني، نوري خليل البرازي. جغرافية العراق، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٧٩، ص٤٠.

إن الجبهة البحرية لا تقاس أهميتها بطول الساحل بل بقيمتها المتعددة، إذ أن طبيعة السواحل البحرية تختلف اختلافاً كبيراً في قيمة كل منها [1]، لذلك فإن العراق إذا ما أراد الوصول إلى منطقة البحر العربي مباشرة عن طريق المياه فيجب أن يضمن تأمين خطوط مواصلاته.

وبعبارة أخرى إن أي تهديد ضمن المسار الذي تمر به خطوط المواصلات البحرية يشكل تهديداً للأمن الوطني العراقي مما يتطلب حصول العراق على تسهيلات بحرية وهذا يعتمد على العلاقات مع الدول المطلة على الخليج العربي[2]، وبذلك يصبح تأثير الموقع العراقي لا يعتمد على الحدود المباشرة لموقعه فقط، وإنما عبر حدود دول أخرى مما يعطيه تأثيراً جيوستراتيجيا أوسع من مجاله الإقليمي ليشمل دول المجال الآسيوي الجديد التي هي دول قارية لا تمتلك منافذ نحو العالم الخارجي.

إذا للعراق موقع قاري مهم بالنسبة له ولبيئته الجغرافية السياسية فموقعه على الدائرة المحيطة الكبرى إعطاءه فرصة الاتصال والانفتاح بين حضارتي غرب اوروبا والبحر المتوسط من الغرب وحضارة جنوب شرق آسيا من جهة الشرق [3].

ومن المفروض أن يشهد العراق حملة إعمار وتطوير لإعادة بناء البنية التحتية والنهوض بالواقع الاقتصادي في مختلف المجالات الأمر الذي يتطلب انفتاحا كبيرا على العالم والشركات العالمية التي يجب أن يستفيد العراق من خبراتها وأجهزتها والتكنولوجيا المتطورة التي وصل اليها العالم.

ولكي يتحقق هذا الانفتاح يتطلب وجود منافذ ووسائل تربط العراق مع العالم من خلال الانفتاح على الملاحة البحرية او القناة الجافة التي تعد جزاءاً مكملا لمشروع ميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية، اذ يتم من خلاله نقل البضائع عبر الاراضي العراقية من خلال ربط الموانئ بشمال اوروبا عبر تركيا وسوريا.

تعمل الموانئ كواحدة من هذه المنافذ على زيادة واردات العراق المالية وكذلك تعد طريقا مختصرا ومناسبا لنقل البضائع من دول العالم الى مدن العراق المختلفة كما تعدَ منفذا مهما لتصدير النفط العراقي عبر البحر، ويشكل ميناء الفاو الكبير نافذة تجارية منافسة لارتباطه الاستراتيجي مع منافذ

---

(١) عدنان الصافي، الجغرافية السياسية (بين الماضي والحاضر)، مركز الكتاب لأكاديمي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ١٩٩٩، ص١١٧.

(2) Majid Khadduri ،the Gulf war ،New York،Oxford university press، 1988،p.139.

(٣) صلاح حميد الجنابي – سعدي علي غالب، جغرافية العراق الإقليمية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل،١٩٩٩، ص٤٨.

اقتصادية وتجارية مهمة في منطقة الخليج العربي بشكل عام لتكون قادرة على تلبية متطلبات المرحلتين الحالية والمقبلة.

إن حاجة التبادل التجاري والانفتاح بين المجتمعات والدول هي التي أوجبت الانفتاح على الملاحة الدولية عبر الموانئ، لذا يرتبط تطور الاساطيل التجارية سواء من ناحية الحجم والطاقة وزيادة عدد الأرصفة ارتباطاً وثيقا بحجم التجارة الخارجية، ولزيادة حجم تجارة العراق الخارجية أصبح من الضروري إنشاء ميناء الفاو الكبير وذلك للوقوف في وجه المنافسة الشديدة تجاه المشاريع الإقليمية المنافسة والموانئ الأخرى، ولابد أن تكون هناك مزايا للأساطيل البحرية العراقية بشكل متكامل لا تقتصر على مهمة نقل التجارة الخارجية للعراق فحسب، وانما تتعداها الى ما يأتي [١] :

١- توفير العملات الصعبة التي تتسرب الى الخارج بشكل أجور نقل بحري تدفع لخطوط وشركات ملاحية اجنبية.

٢- جلب العملات الصعبة من الخارج أذ أن غالبية أجور الشحن تدفع بالدولار والعملات الأجنبية الأخرى.

٣- تشجيع الصادرات العراقية عبر نقلها الى المستورد الأجنبي في الخارج بشكل أسرع وأكثر سهولة وبذلك يسهم الخط البحري التجاري العراقي في تحسين الميزان التجاري العراقي.

٤- زيادة الخبرة الفنية في حقل إدارة وتشغيل السفن.

٥- رفع سمعة العراق دوليا وأنفتاحه على العالم الخارجي.

٦- مساهمة الخط البحري العراقي في تنمية الدخل القومي نتيجة الأرباح التي يحققها.

أن تنمية وتوسيع التجارة الخارجية والانفتاح على الملاحة الدولية ينعكس بالإيجاب على دور الاقتصاد الوطني وزيادة وارداته المالية ويزيد النمو الاقتصادي ويحفز الاستثمارات المحلية والأجنبية على التوسع، كما يمكن أن تسهم الموانئ في زيادة تدفق المواد الأولية والمعدات اللازمة للعمليات الإنتاجية المختلفة بأسعار مناسبة وبالتالي يؤدي الى زيادة الإنتاج المحلي في مختلف المجالات[٢].

ومن هنا فان الموقع والاطلالة البحري للعراق غاية في الأهمية للمصالح الوطنية العليا انطلاقا من كونها تمثل نافذة البلد الأساسية تجاه العالم وبوابته التجارية والاقتصادية ووجهته الأكثر أمانا

---

(١) مهدي درويش جبار، دور النقل البحري في دعم الاقتصاد العراقي، جريدة الزمان، العدد (٦٣٣)، لندن، ٢٥ مارس ٢٠١٤.

(٢) ايمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، ط١، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٨، ص١٩٦.

واستقلالاً للسواحل مع العالم لذلك أصبح من الضرورات الاستراتيجية ان يعمل صناع القرار على تدعيم القدرات الوطنية في مجال توسيع المنشأة الحيوية المتعلقة بمنافذ البلد البحرية وفي مقدمتها انجاز ميناء الفاو الكبير وربطه بالقناة الجافة بما يدعم قدرات العراق تجارياً واقتصادياً وسياسياً.

المطلب الثاني: زيادة الثقل الاقليمي والدولي للعراق

بعد التحولات الدولية التي شهدها العقد الاخير من القرن العشرين ،أصبحت القوة الاقتصادية من اهم عناصر قوة الدولة، لذلك كثير من الدول، قللت من اهتمامها بالقدرات العسكرية لصالح الاهتمام بالمقابل بالصناعات والتجارة والعمل على زيادة قدرة الإنتاج، حيث تعد الدولة التي تملك اقتصادًا قويًا دولة قوية عسكريا وأمنيا، لذلك تعدَ القوة الاقتصادية من أهم عناصر قوة الدولة وعلى قدر سلامة قوتها الاقتصادية تتحرك سياسيا.

ويعد كل من إجمالي الناتج المحلي للدولة، ومعدل دخل الفرد أيضا مؤشرا عن مدى تقدم الدولة، وموازين التجارة الخارجية مؤشرات لتقدم الدول ورفاهية شعبها ومتانة إقتصادها توضح قوة الدولة في المجال الدولي. وتعتمد القوة الاقتصادية للدولة على قوتها في مجالات الإنتاج المختلفة من موارد الطاقة، والتعدين، والصناعة، والزارعة، والخدمات الإنتاجية الأخرى، والخدمات الاجتماعية والنقل البحري وإذا ما أردنا أن نأخذ العراق مثالً نجد أن أساس المشكلة الاقتصادية هو سيادة الاقتصاد الريعي والاعتماد بنسبة كلية على موارد النفط، ولا يمكن الخروج من هذا المأزق الا بتنويع مصادر الدخل وهناك عدة مشاريع كبيرة يمكنها أن تجلب موارد ضخمة للبلد(١). والسبب في ذلك لا يعود الى طبيعة قوى الانتاج فقط بقدر تعلقها بفشل استراتيجيات التنمية والافتقار لبرامج حكومية للتحول الاقتصادي.

ومن بين المشاريع المساهمة في تنويع الاقتصاد العراقي هو مشروع ميناء الفاو الذي يشكل أهمية أقتصادية وثقلاً مهماً في قوة الدولة، ونافذة استراتيجية على العالم الخارجي وفي حالة اكماله سيكون ذا ثقل استراتيجي وحلقة الوصل بين العالم والعراق وهو يمثل واحداً من المواقع الاستراتيجية والمهمة في شبكة النقل البحري والنقل البري ليس للعراق فقط وانما لقطاع النقل الدولي عموما.

على الرغم من كل الظروف التي مر بها العراق الا أنها لم تعزله عن محيطه الخارجي والملاحظ لمسار علاقات العراق الخارجية يرى أن تطور الاوضاع سلباً أو ايجابا في العراق له نتائج على المستوى الاقليمي ويعني ذلك أن العراق مارس تأثيرا وثقلاً على دول المنطقة مما جعل السياسات الاقليمية تتعامل

---

(١) طه همام، كيف تحدد القدرة السياسية والاقتصادية قوة الدولة الخارجية، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، العراق، ١١كانون الثاني ٢٠١٦ ، ص٢٠.

معه حسب طبيعة التطور [١].

ولكن بعد غزو العراق واحتلاله عام ٢٠٠٣م فان الأهمية السياسية له عبر سياسته الخارجية ترتكز على محورين: الاول يتمثل بالعمل الدبلوماسي المستند الى الثقل الاقتصادي والثاني القوة العسكرية فالنسبة للعمل الدبلوماسي فإن العراق بثقله الاقتصادي والمشاريع الاستراتيجية ومنها مشروع ميناء الفاو يجعل منه محط أنظار واحترام القوى الصناعية فهذه الدول تعمل على تدعيم علاقتها بالعراق عبر المدخل الاقتصادي بعد جعل التجارة الخارجية والمعاملات الاقتصادية وسيلة لتطور علاقات العراق السياسية والاقتصادية. وهذه الالية هي نفسها التي أعطت للسعودية والامارات وغيرها من الدول ثقلاً وأهمية سياسية في المنطقة ، فعبر ثقلها الاقتصادي اكتسبت أهميتها السياسية وهذا النهج يمنح العراق إمكانية بناء علاقته الخارجية وفق استراتيجية الانتقال الذاتي، وذلك لان دول العالم ليست متماثلة من حيث قدرتها الاقتصادية والصناعية والعسكرية وهذا التنوع هو الذي يجعل حرية ومرونة الحركة السياسية الخارجية العراقية تقوم على مبدأ المتمايزات النوعية وفق متطلبات البلاد والمصلحة المشتركة للأطراف المتعاملة[٢].

ومن هنا نرى تغييراً في إدراك القوى الكبرى لأهمية العراق ومكانته في مجال قطاع النقل وفي الاقتصاد الدولي بشكل عام ومن هذه القوى الصين التي باتت تدرك أهمية موقع العراق في إطار مشاريعها الاقتصادية وخططها المستقبلية وقد يعود جانب من الاهتمام الصيني بالعراق الى عدد من العوامل يمكن اختصارها بالأتي[٣]:

١- الضغط على الولايات المتحدة: يرجع الاهتمام الصيني من خلال تعزيز التبادل التجاري مع العراق وتوظيف هذه العلاقة بالضغط على الولايات المتحدة الأمريكية، فالتواجد العسكري الامريكي في العراق منحها فرصة أكبر لممارسة الضغط عليها، وقد عملت الصين على تواصل تعزيز علاقتها مع العراق وكان آخرها الاتفاق الاولي الصيني العراقي (الاستثمار مقابل النفط) عام ٢٠١٩م الذي يمكن من خلاله امتلاك نفوذ سياسي واقتصادي أكبر في العراق يستهدف العلاقات الأمريكية – العراقية[٤].

---

(١) جوزيف ستنغلتز ولندى بيلمز، حرب الثلاثة ترايون دولار الكلفة الحقيقية لحرب العراق، ترجمة سامي العكيكي، دار الكتب العربي، بيروت، ٢٠٠٩، ص١٢.

(٢) جعفر بهلول حسيناوي، العراق وايران على طريق مبادرة الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره، ص٧٧.

(٣) المصدر نفسه، ص٧٨.

(٤) ياسين سعد البكري – حيدر علي، متغيرات الشأن العراقي وعلاقتها باستراتيجية امريكيا في المنطقة، قرأه مستقبلية، مجلة حمورابي للدراسات، العدد (٢)، بغداد، ٢٠١٢، ص٥٦.

٢- تسعى الصين لضم العراق الى مبادرة (الحزام والطريق)، وبهذا الصدد أعلنت الحكومة العراقية في اذار ٢٠١٩م تسريع إجراءات انضمامها لبنك الاستثمار الاسيوي للبنى التحتية، واعادة إحياء (طريق الحرير) [*] التاريخي وأهمية العراق الاستراتيجية هي الدافع لضمه للمبادرة وتكمن هذه الاهمية بما يأتي[١]:

أ- الموقع الجغرافي المهم: إذ يقع في قلب الشرق الاوسط التي تعد منطقة اتصال القارات (آسيا – أفريقيا – أوروبا).

ب-أمتلاك العراق ثروات هائلة من موارد الطاقة كالنفط والغاز والمشاريع الاستراتيجية فضلا عن أمتلاكه احتياطيات هائلة من النفط تجعله آخر الدول النفطية نضوباً حسب ما تشير اليه الدراسات النفطية.

ج- الكثير من المؤشرات تشير الى أن سيكون للعراق دورا اقليما مهما في سياسات واقتصاديات المنطقة في المستقبل القريب. وبهذا الصدد تم توجيه سؤال الى الخبراء الثلاثة حول مدى أهمية ميناء الفاو والمشاريع الاستراتيجية المرتبطة به في زيادة الثقل الاقليمي والدولي للعراق أجابوا وبشكل متقارب في أن للميناء والمشاريع المرتبطة به دوراً أساسياً مستقبلا في زيادة الثقل الاقليمي والدولي للعراق عبر مراكز القوة التي سيسهم في منحها للعراق وجذب الاهتمام الدولي.

المطلب الثالث: رفع المستوى والاستعداد للارتباط بمشارع النقل والتجارة الدولية.

تعدَ الموانئ منافذ نقل ومحطات تجارية وبوابات حدودية مهمة في أي بلد وان البلدان التي تضم موانئ كبيرة ومتطورة تكون ذات فعالية تجارة مهمة تسهم في رفع اقتصاديتها نتيجة حركة التبادل التجاري التي تشهدها هذه الموانئ.

تعرضت الموانئ في العراق إثر الحصار الاقتصادي الذي فرض عام(١٩٩٠-٢٠٠٣) وتعرض الموانئ لبعض الأضرار خلال حروب العراق (في العقود الثلاثة الأخيرة) شكلت عائقا رئيسا أمام دخول

(*) طريق الحرير عباره عن مصطلح اطلق على مجموعة من الطرق البرية والبحرية المترابطة مع بعضها البعض والتي كانت تسلكها السفن والقوافل بين الصين وأوروبا لتجارة الحرير الصيني بشكل أساسي وتجارة العطور ، والتوابل يبلغ طوله حوالي ١٢ الف كم ، يمتد من المراكز التجارية في شمال الصين وينقسم الى فرعين ، الفرع الشمالي يمر عبر شرق أوروبا والبحر الأسود وشبه جزيرة القرم وصولاً الى البندقية والفرع الثاني يمر عبر سوريا وصولاً الى كل من مصر وشمال إفريقيا ، او عبر العراق وتركيا الى البحر الأبيض المتوسط .

(١) مثنى العبيدي، لماذا يمثل العراق رهاناً صينياً في الحرب التجارية الامريكية، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠١٩، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/١٢، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/4761/

البواخر وأمام عمليات الكري والصيانة لهذه الممرات (١).

تسعى إيران الى ضم ميناء العمية بسبب الانجراف في مجرى القناة الملاحية على حساب الاراضي العراقية وتغيير مسار خط التالوك الذي حدد في اتفاقية الجزائر عام ١٩٧٥ الحد الفاصل بين العراق وإيران في شط العرب كما استولت إيران على الرافعة عنتر التي غرفت عام ١٩٧٩ في مدخل شط العرب ورفعت علمها فوقها وثبتت أساسات كونكريتية حول السفينة الغارقة، كما شيدت ثكنة عسكرية ملاحية بهدف السيطرة والتحكم في السفن الداخلة والخارجة من والى شط العرب (٢). كل هذا أثر سلباً على أداء وكفاءة الموانئ التجارية وأرصفتها في العراق. بعد عام ٢٠٠٣م، بذلت الشركة العامة لموانئ العراق جهوداً بتأهيل الموانئ (الارصفة والمعدات) من خلال ما تم توفيره من الموازنة الاستثمارية في السنوات السابقة.

تواجه الموانئ العراقية منافسة قوية من قبل موانئ الدول الاقليمية والدول المجاورة (الإمارات العربية المتحدة وقطر، الكويت، الأردن، سوريا، السعودية، إيران) وقد حققت موانئ الدول الاقليمية والدول المجاورة أعلاه تقدما وتطور كبيرين خلال العقدين الماضيين في حين تراجع أداء وكفاءة الموانئ العراقية خلال المدة نفسها بسبب ظروف الحصار الاقتصادي والحروب التي مر بها العراق إذ لم تشهد الموانئ العراقية أي تطور ملحوظ على الصعيد المحلي والعالمي. وجميع الدول أعلاه تسعى بالربط السككي مع العراق لتعزيز موقع موانئها في تجارة (الترانزيت) بين الشرق والغرب وفي هذه الحالة سيكون نشاط الموانئ العراقية في تجارة الترانزيت ضعيفاً جداً بوجود هذه المنافسة وفي ظل ضعف إمكانياتها الحالية. وعلى أساس ما تقدم فإن تطوير الموانئ العراقية وتحويلها من موانئ ثانوية إلى موانئ رئيسة قادرة على استقبال السفن العملاقة يمكن أن يعزز موقع العراق الجغرافي كحلقة للربط بين الشرق والغرب مع بقاء الحاجة إلى تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديد باتجاه خدمة هذا الهدف (٣).

والموانئ الحالية بطاقاتها المحدودة ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً، لكون الممرات المائية الموصلة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة (٦ – ١٠)

---

(١) هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية)، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد (٧٣)، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٢، ص ٣٥٤.

(٢) ينظر كل من مها اذياب حميد بدري، الوزن السياسي للعراق في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٩٨، ص ٢٩. وكذلك مؤيد الطرفي، العراق يتخوف من ضم ميناء نفطي الى إيران وتحركات لتثبيت حق بغداد فيه، المطابع العلمية، بغداد، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.independentarabia.com/node9.

(٣) جمهورية العراق، وزارة التخطيط، مسودة الخطة الخمسية، ٢٠١٠-٢٠١٤، لقطاع النقل والاتصالات.

متر، غير قادرة على إستقبال البواخر العملاقة (للحاويات وللحمولات المتنوعة وحمولات الفل)، عليه فإن إضافة أرصفة جديدة لمواني أم قصر وخور الزبير لن يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول البواخر العملاقة.

إن المرحلة المقبلة تتمثل بالعمل على تلبية الطلب المتوقع من خلال إنشاء ميناء جديد (ميناء فاو الكبير) أقرب إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون الاعماق في القناة الموصلة اليه وفي أرصفته لا تقل عن (١٩,٥) متر والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن والتي سوف تؤدي إلى إنخفاض في كلف النقل بحدود (١٠٠) دولار لكل طن. فضلاً عن إمكانية الاستفادة من موقع العراق الجغرافي كقناة جافة لنقل البضائع (الترانزيت) من شرق آسيا إلى تركيا وأوروبا [1].

نظرا لما يمتلكه العراق من موقع متميز جيوبوليتيكياً في منطقة الشرق الأوسط فهو رابط ونقطة تواصل بين حضارات وامم ودول مختلفة تحتاج حتما الى التواصل بينها اقتصادياً والعراق طريقها الأقصر. لذا جاءت رؤية الدولة العراقية لأنشاء وتطوير مشروع استراتيجي للنقل والتجارة ومرتكز هذا المشروع، استحداث ميناء متطور يخدم الاستراتيجية الجديدة للنقل بين الشرق والغرب من خلال اعتماد أسلوب النقل المتعدد الوسائط (النقل المتكامل) مع اعتماد الية نظام العبور (الترانزيت)[2].

أي أن البضائع المصدرة من شمال أوروبا وموانئ البحر المتوسط والبحر الأسود تقوم بالتفريغ في بالموانئ السورية واللبنانية وكذلك ميناء العقبة بالأردن، وتنقل عبر الطرق البرية والسكك الحديدية الى العراق والموانئ العراقية بما فيها ميناء الفاو الكبير، ومن ثم تنقل من الأراضي العراقية والموانئ العراقية الى المقاصد النهائية في العالم (الشرق الأقصى وجنوب شرق اسيا) وبالعكس للبضائع القادمة من الشرق الأقصى وجنوب آسيا وجنوب شرق آسيا الى أوروبا وموانئ البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود [3].

عند الاطلاع على (المخطط التوجيهي للمدى الطويل) للموانئ العراقية التي تم وضعها من قبل استشاريين متخصصين، يكون فيه رؤية للتطوير الملزم لميناء الفاو الكبير أحد أكبر الموانئ العالمية والذي هو قيد الانشاء حالياً، ويرتكز هذا المشروع على محاور استراتيجية رئيسة هي، تطوير القدرات

---

(١) هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية، مصدر سبق ذكره، ص٣٥٧.

(٢) عماد عبد الرزاق الاسدي، دور قطاع النقل في تعزيز النشاط الاقتصادي في العراق بعد عام ٢٠٠٣، رسالة ماجستير، كلية الدفاع الوطني، الدورة رقم ٢٣، ٢٠٢٠، ص ١٢٥.

(٣) صلاح خضير العيداني، دراسات طبيعة واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، الغدير للطباعة، ط١، البصرة،٢٠١٨، ص٤٧٢.

للموانئ الحالية، وتفعيل اتفاقية نظام العبور (الترانزيت) ونظام الامداد والخزن [١].

وتكمن الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير في دورها على مبادرة الحزام والطريق من خلال موقع العراق الجغرافي مما جعل المخطط الإيطالي لمشروع ميناء الفاو لسنة ٢٠٠٥ م يولي اهتماما كبيرا جدا في مقترحاته لما يسمى (مشروع الحزام والطريق)، والذي يشكل جسرا برياً بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط، مع قدرة هذا الطريق الكامنة لجذب كم كبير من حركة الشحن العابر (الترانزيت) نظرا للمسافة الكبيرة والعدد الكبير من الشاحنات والحاويات التي ستحتاج الى نقل، و(مشروع الحزام والطريق) يضمن حركة المرور المخصصة الى أوروبا وبالعكس، والمقترح هو تنزيل البضائع والحاويات للبر في العراق من خلال الموانئ العراقية، ومن ثم تنقل بالسكك الحديد الى تركيا[٢].

ان هناك منافع اقتصادية أخرى تتمثل بالخطوات الملحقة أو التالية لإنشاء الميناء، إذ من المفترض والمقرر أن يتم إنشاء سكة حديد تربط منطقة الخليج العربي من خلال العراق بشمال أوروبا من خلال تركيا وبذلك ستكون أهميته التجارية عالمية، وسيتم كذلك بناء مخازن للحبوب وابراج وساحبات هوائية وأحزمة ناقلة ورافعات ومهابط لطائرات وإنشاء طرق دولية وإقامة معامل لمعالجة المياه ومحطات للوقود، فالميناء أيضا يمكن أن يكون حلقة اتصال بين دول الخليج العربي المستهلكة للسلع المصنعة وتركيا المستهلكة للنفط والمصدر للسلع، فبذلك سيربط الميناء كل تلك الأجزاء مع بعضها.

ان العالم يستعد لاصطفاف اقتصادي وتجاري جديد سيحدث هزة اقتصادية كبيرة وستكون له انعكاسات هائلة في المكانة الجيوسياسية والتكنولوجية لمجموعة من الدول التي تقع على نقاط ارتباط مشروع النقل العالمي الذي يُدعى (طريق الحرير) الذي ينطلق من قلب الصين ليربط الشرق بالغرب بحرياً وبرياً، يأتي هذا المشروع المعاصر في ظل عالم تحكمه ثورة المعلومات والحوسبة والذكاء الصناعي التي يؤطرها الطابع الاقتصادي الخلاق.

وتأتي أهمية المشروع من رغبة الصين برفع رصيدها من الاستثمار في المجالات الاقتصادية والتكنولوجية (غير المالية) في الدول العربية من (١٠) مليارات دولار إلى أكثر من (٦٠) مليار دولار خلال (١٠) سنوات القادمة عن طريق تيسير المعوقات وتبسيط الإجراءات الجمركية وتحديث البُنى التحتية في اجزاء من العالم العربي، كما يعد طريق الحرير الجديد طريقاً منافساً للقوى المسيطرة على الطرق المحورية الاخرى.

---

(١) صلاح خضير العيداني، دراسات طبيعة واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، مصدر سبق ذكره، ص٤٧٢.
(٢) المصدر نفسه، ص٥٤٣.

يتكون مشروع الحزام والطريق من ستة مسارات برية هي [1]:

١- الجسر القاري الاوراسي الجديد.

٢- ممر الصين- منغوليا- روسيا.

٣- ممر الصين- اسيا الوسطى- غرب آسيا.

٤- ممر الصين- شبه الجزيرة الهندية.

٥- ممر الصين- باكستان.

٦- ممر بنغلاديش- الصين- الهند- ماينمار.

تسعى الصين جاهدة من خلال بناء خط سكك حديدية لقطارات فائقة السرعة وتطوير شبكة طرق المواصلات البرية، لتعزيز التجارة البرية والبحرية في آن واحد، عبر مشروع (الحزام والطريق) وسيوفر ذلك خياراً عالمياً لعولمة أكثر شمولية وانفتاحاً وتوازناً، مع محرك جديد ومساحة جديدة، وتهدف المبادرة إلى دعم نظام تجارة عالمية حرة واقتصاد عالمي منفتح تقوده روح تعاون اقليمي مفتوح، كما تهدف إلى تعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية وتوظيف الموارد بكفاءة عالية وصولاً إلى تحقيق الاندماج الكامل بين الاسواق، وتشجع المبادرة الصينية البلدان الواقعة على طول الحزام والطريق على تحقيق التنسيق بين مختلف السياسات الاقتصادية والعمل في إطار تعاون اقليمي أوسع وبمعايير أعلى وأكثر عمقاً[2].

وفي ضوء هذه الظروف تعمل عدد من دول المنطقة ومنها عمان وإيران والكويت على استقطاب الاستثمارات الصينية لتدعيم اقتصادها ودعم مكانتها وموقعها الاقليمي والعالمي في مجال الاقتصاد والنقل عبر الربط مع مشاريع الصين الكبرى، وفي هذا المجال عقدت الكويت مجموعة من الاتفاقيات مع الصين لإنشاء عدد من الصناعات وتطوير المدن الصناعية والترفيهية والمراكز اللوجستية في جزر بوبيان وورية وتحويل الكويت الى مركز صناعي ومالي [3].

مما تقدّم يظهر أن الجميع يحارب من أجل مكاسب ومنافذ تجارية جديدة، أن المعارك التي لم تُحسم على الارض إمتدت ساحتها الى جلسات التفاوض ما بعد الحروب، وذهبت بعض الحروب الى

---

(١) وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها، الدار العربية للعلوم – ناشرون، بيروت، ٢٠١٧، ص٣١. انظر عبد علي كاظم المعموري. القرن الصيني، الهيمنة بلا احتلال، ط١، دار الروافد للطباعة والنشر بيروت لبنان، ٢٠٢٠، ص١٣٠.

(٢) وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها، مصدر سبق ذكره، ص ١٣١.

(٣) عبد علي كاظم المعموري، القرن الصيني الهيمنة بلا احتلال، ط١، دار روافد للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت – لبنان، ٢٠٢٠، ص١٣٢.

ساحات العمل الاقتصادي والخطط التجارية، فهل يحجز العراق مكانه المهم في طريق الحرير الجديد ويتحقق حلمه البحري البعيد. ومن أجل أن نفتح رؤية لإدراج العراق ضمن هذا المشروع الاكبر في العالم والذي سيغير وجه الاقتصاد في المنطقة والعالم يجب أن يخطو العراق الخطوات التالية للحاق بركب الامم التي تنوي حجز موقعها في المشروع الصيني والتي تتلخص بما يأتي (١):

١- وضع خطط طويلة الامد لتطوير البيئات الساحلية العراقية ترتكز على نظرة استراتيجية على أن تضع تلك الخطط في أولى حساباتها الاندماج مع مشروع طريق الحرير الصيني.

٢- إطلاق برنامج بحري عراقي للمنافسة المينائية مع دول الجوار لمواجهة المشاريع التي تهدف الى إضعاف أو الغاء دور الملاحة البحرية للعراق.

٣- الاسراع بإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وعدَ جزءاً من الامن القومي العراقي واعادة تفعيل خطط مشروع القناة الجافة المنسي وتنفيذها لربط ميناء الفاو بأوروبا لإكمال الحلقة المفقودة في خطة عبور مشروع الحرير الصيني عبر العراق وهذا سيوفر مردود مالياً كبيراً للبلد وسوف يوفر فرص عمل لآلاف العاطلين في العراق.

٤- فتح آفاق الاستثمارات الاجنبية في قطاع تطوير الموانئ العراقية وطرح المشاريع الكبرى للقطاع الخاص العراقي.

٥- تعميق الصلات البحثية والاستشارية بين قطاعات الجامعات ووزارة النقل والهيئات العاملة في مجال الاستثمار البحري والساحلي.

٦- تعزيز دور القرار البصري في الاستثمارات الساحلية والبحرية كونه الاجدر باتخاذ ومتابعة تلك القرارات.

ففي انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير مصالح استراتيجية للعراق، إذ سيكون مفصلا أساسيا في طريق الحرير البحري حيث يعد هذا الطريق الحلم الذي يذكرنا ((بقطار الشرق السريع بغداد – برلين))، وظل حلم هذا الربط الذي يختزن الزمن والمسافات والكلفة ويغير الاستراتيجيات، نحو عالم جديد يقوم على ردم فجوات الجغرافيا (٢).

---

(١) حسن خليل حسن، سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد، دراسة مركز علوم البحار، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٥، بالساعة ١٤٠٠، للمزيد ينظر الرابط : http://www.sotaliraq.com/2019

(٢) احمد عبد إسماعيل الخزرجي، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، العدد (١)، أوراق سياسية، كلية العلوم السياسية، وحدة البحوث والدراسات السياسية والاستراتيجية، كانون الثاني ٢٠٢١، ص٩.

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية

بسبب تكدس الحاويات التجارية على طول الموانئ العراقية لعدم تمتعها بالسعة الكافية والقدرة الاستيعابية، فقد فكر العراق سابقًا ومليًا في بناء ميناء على الخليج العربي يفي بغرض الحاويات من كل المقاسات ويكون على أحدث طراز بحيث يغدو ميناءً تجاريًا ينافس الموانئ الأخرى الموجودة في المنطقة، ويخرج العراق من دائرة الضيق التجاري فضلاً عن انتشال الاقتصاد العراقي من غياب الركود الاقتصادي والشلل التام الحاصل في مختلف القطاعات الاقتصادية في البلاد.

لذلك يعد مشروع ميناء الفاو الكبير استراتيجيا ذا أهمية اقتصادية للعراق، عبر تفعيل الملاحة البحرية كما ستكون المدينة الصناعية في منطقة الفاو الأولى في العراق ومن المتوقع أن يكون للمشروع مردودات مالية كبيرة للعراق من خلال نقل وإيصال البضائع والنفط بشكل أسرع من أي وقت مضى، ويهدف فضلاً عن تنشيط قطاع النقل في العراق إلى تنويع طرق الاستيراد والتصدير، وتوقع اقتصاديون أن يحقق الميناء للعراق مكاسب اقتصادية وغير اقتصادية كبيرة عند اكتمال المشروع وعمله بطاقته القصوى.

المطلب الأول: رفع مستوى وكفاءة التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير)

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في الاقتصاد، فهي التي تربط الدول والمجتمعات مع بعضها، فضلا عن أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة، وتساعد في زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات في ما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد الإنتاجية بشكل عام، وتعد التجارة الخارجية مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة والقدرة على التصدير ومستويات الدخول، وقدرتها على الاستيراد، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما له من اثار في الميزان التجاري(*).

تعد التجارة لاسيما التجارة الخارجية من أهم قطاعات الاقتصاد الوطني وتساهم بشكل كبير في دعم عناصر القوة الشاملة للدولة، وتعد في مقدمة العوامل المؤثرة في عملية التنمية والنمو ومن هنا يرى الكثير من الاقتصاديين ان التجارة الخارجية تعمل في أغلب الأحيان بمثابة ماكنة للنمو وتعزز القدرات

(*) الميزان التجاري يعرف على أنه الفرق بين قيمة الواردات والصادرات لدولةٍ مُعينةٍ خلال فترةٍ مُعينة وهُو جُزء من وحدة اقتصادية أكبر وهُو ميزان المدفوعات وعادةً ما يتم التعبير عن الميزان التجاري بوحدة عملة الدولة أو الاتحاد الذي تتبع له، مثل: الدولار للولايات المُتحدة أو اليورو للاتحاد الأوروبي.

التنافسية للاقتصادات وللدول بشكل عام وهذا سبب مهم من بين الأسباب التي دفعت العديد من الدول الى الدخول في تكتلات تجارية كبيرة من جهة أو الدخول في صراعات وحروب تجارية من جهة أخرى للحفاظ على مصالحها التجارية [1].

وفي هذا المجال تمثل الموانئ أهمية إقتصادية للدول واقتصادها وأمنها الوطني والاجتماعي، فهي المنفذ الأول للصادرات والواردات، وتتحكم في مسيرة نمو الاقتصاد العالمي، وللتأكد من هذا الطرح يمكن الاشارة الى أن دولاً بعينها تعتمد في جانب مهم من ناتجها المحلي الاجمالي على الموانئ والتجارة البحرية منها الامارات، الصين، كوريا الجنوبية، اليابان، والتدليل على قوة الموانئ في الاقتصاد العالمي فان ما يتم نقله بحراً سنويا من البضائع يبلغ (١١) مليار طن، أسهم القطاع البحري في النقل (٩٠%) نتج عنه تحقيق إيرادات فاقت (١٧) ترليون دولار [2].

لقد شهدت السنوات الأخيرة الماضية تغيرات جوهرية على صعيد التجارة الدولية أثرت إيجابا على أهمية موقع العراق الجغرافي في التجارة العالمية، وكان ذلك لعدة أسباب، أبرزها [3]:

١– التزايد الكبير في حجم التجارة بين الشرق والغرب.

٢– تطور وسائل وأساليب النقل بشكل دفع باتجاه تفضيل القنوات البرية الجافة على القنوات البحرية.

٣– تزايد نسبة المخاطر التي يتعرض لها قطاع النقل البحري العالمي لاسيما في الممرات الضيقة والمضائق الامر الذي يمكن أن يفضي الى رفع تكاليف النقل البحري، فضلاً عن رفع المخاطر والتهديدات التقليدية جزئياً الامر الذي يدفع الدول الى التفكير بشكل جدي أما بالذهاب باتجاه ممرات بحرية بعيدة جداً مثل رأس الرجاء الصالح وأما البحث عن طرق جديدة مختصرة ومنها ميناء الفاو وقد دفعت حادثة جنوح سفينة (ايفرجيفن) في مدخل قناة السويس والتي كلفت التجارة الدولية خسارة يومية تقدر بـ(٩.٥) مليار دولار يومياً بالنقاشات العالمية بهذا الموضوع الى الامام.

---

(١) سعد عبيد علوان، سياسات التكتلات الكبرى والأداء الاقتصادي العربي، أطروحة دكتورا، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٠٧، ص١١٣.

(٢) عبدالله بن عواد الزمعي، الهيئة العامة للموانئ، دور الموانئ في اقتصاد العالم، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٣٠، بالساعة ١٥٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.amadina.com/article/71

(٣) كفاية اولير، ماذا يعني إغلاق قناة السويس في وجه التجارة العالمية، ٢٥ مارس٢٠٢١، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.independentarabia.com/node/205936/.

٤- تزايد المخاطر في سواحل الصومال وخليج عدن عند مدخل البحر الأحمر، مما زاد من تكاليف النقل والتأمين عبر قناة السويس ومن أهم هذه المخاطر هي القرصنة البحرية.

٥- محدودية الطاقة الاستيعابية لقناة السويس من حيث عدد السفن المارة وأحجامها، مما اضطرت السفن العملاقة إلى إتباع الخط الملاحي حول رأس الرجاء الصالح، مما سيضيف أكثر من سبعة آلاف كيلو متر وأكثر من ثلاثة أسابيع إلى مسافة وزمن الرحلة.

وفي ظل هذا الواقع الجديد، ولكون موقع العراق يمثل أقرب حلقة وصل بين الشرق والغرب، فإنه سيكون الخط التجاري الأمثل لمرور تجارة الترانزيت بين كل من بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وكذلك (أوقيانوسيا)[*] ومعظم بلدان الخليج العربي من جهة، وبلدان أوروبا وتركيا وسوريا والأردن ولبنان والولايات المتحدة وكندا من جهة أخرى.

ويقوم نظام النقل البحري عادة على ثلاثة عناصر رئيسة لكي تتم عملية النقل البحري وهي (السفينة، الميناء، الطريق) وهذا العناصر الواحدة تكمل الأخرى ويمثل الميناء عنصر البداية والنهاية بالنسبة لهذا النظام إذ تحتاج البضائع ويحتاج الركاب الذين يستعملون النقل البحري الي وسيلة ليسهل الوصول الى السفن أو مغادرتها وهذه التسهيلات هي التي تقدمها الموانئ وفي دراستنا للموانئ البحرية يجب أن نلاحظ أن هناك قسمين متكاملين يشكلان الميناء ذلك هما الميناء في حد ذاته الذي ترسو فيه السفينة والمرفأ أو المكان الذي يقع فيه الميناء.

والمرفأ مرتبط في عمومياته وتفصيلاته بالظروف الجغرافية الطبيعية إرتباطاً تاما أما الميناء فهو الجزء الذي تنتهي اليه حركة السفينة أو تبدأ منه وهو يرتبط بشكل المرفأ والنشاط السكاني الخاص بجعل الميناء صالحا لرسو السفن وحركة التجارة والنقل [١].

توجد مجموعة من الضرورات الجغرافية البشرية والاقتصادية تؤكد حاجة العراق الان ومستقبلاً لميناء استراتيجي هو ميناء الفاو الكبير وتحدد هذه الضروريات بما يأتي:

١- **السكان:** للسكان دور مزدوج في حجم التجارة. فهم أحد عوامل الانتاج المهمة من ناحية وهو عامل

(*) أوقيانوسيا: منطقة جغرافية تشمل أستراليا وميلانيزيا وميكرونيسيا وبولنيزيا. تمتد أوقيانوسيا عبر نصفي الكرة الشرقي والغربي وتبلغ مساحتها ٨,٥٢٥,٩٨٩ كيلومتر مربع (٣,٢٩١,٩٠٣ ميل مربع) ويبلغ عدد سكانها أكثر من ٤١ مليون نسمة. تُعد أوقيانوسيا، بالمقارنة مع القارات، الأصغر من حيث المساحة، وثاني أصغر منطقة من حيث عدد السكان بعد أنتاركتيكا.

(١) رائد عارف رشيد، الاهمية الاقتصادية للموانئ العراقية كأحد فروع قطاع النقل وعلاقتها التشابكية بالقطاعات الأخرى، وزارة التخطيط دراسة، دراسة رقم (٩٤٩)، ١٩٩٢، ص ٢٧.

الاستهلاك الأساسي من ناحية أخرى. لذلك تتأثر الأنشطة الاقتصادية كافة وخاصة حركة الصادرات والواردات تأثراً كبيرا بنمو السكان وتوزيعهم وخصائصهم. فمن المعروف أن الزيادة في عدد السكان ترافقها زيادة في الطلب على المواد الاستهلاكية بمختلف أنواعها وأصنافها واستخداماتها، ويتضح أن سكان العراق في حالة زيادة مستمرة فمثلا أن عدد السكان في العراق بلغ عام ٢٠٢٠ (٤٠) مليون نسمة ويتوقع انه سيصبح (٥٢,٤) مليون عام ٢٠٣٠ و(٦٤,١) مليون نسمة عام٢٠٤٠[١].

٢- **النفط وأنواع الطاقة الاخرى (الانتاج والتصدير)**: يعد النفط من الموارد المهمة لأنه الممول الرئيس للنقد الاجنبي اللازم للتنمية الوطنية وإعالة السكان وتحمل تكاليف النفقات العامة للبلد. فإن زيادة صادرات النفط بالنسبة للعراق من شأنها أن تؤدي إلى تحسين الرصيد المالي من العملة الصعبة مما يوفر له قابلية على استيراد ما يمكن من مستلزمات ومتطلبات لأغراض بناء قطاعاته الرئيسة وتوفير الغذاء والمستلزمات الاستهلاكية للسكان، وعلى ما يوفره النفط من موارد مالية تعتمد الموازنة العامة بشكل تام. كما أن الاحتياطات النفطية والعمر الافتراضي لنفط العراق لها دوراً كبيراً على تجارة العراق وعلى مستقبل الموانئ العراقية وخاصة النفطية منها والعراق اليوم يتربع على ١٠ % من الاحتياطي النفطي العالمي إذ يبلغ احتياطه النفطي ١٤٧ مليار برميل وفقاً لإحصائيات عام ٢٠٢٠ [٢]، ولذلك قد يصبح العراق الملبي الاساس للطلب العالمي المتزايد من النفط خلال العقود المقبلة وهذا ما ينعكس على دور الموانئ العراقية ويوجد المبررات الرئيسة لبناء ميناء كبير للعراق لأداء الدور التصديري للنفط العراقي بكل كفاءة ومرونة وانسيابية.

٣- **الاستثمار**: إن نسبة كبيرة من مستلزمات الاستثمار يتم توفيرها عن طريق الاستيراد كما أن الدخول المتولد عن الاستثمار ستؤدي بدورها الي زيادة الطلب الكلي وان نسبة كبيرة من هذه الزيادة تنتج عن طريق الاستيراد[٣]. ولذلك فان حجم الاستثمار المتوقع في حال توافر الظروف المناسبة سيكون كبيراً ويشمل كل القطاعات وفي جميع المدن العراقية وأن حصة الاستثمار الأجنبي في الاقتصاد العراقي بناء على هذا التوقع ستكون كبيرة لذا ينعكس الاستثمار وبشكل عام على الموانئ ويؤكد حاجة العراق

---

(١) غالب ناصر السعدون – جمال حامد رشيد، دراسة في جغرافية النقل (ميناء الفاو)، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد (١)، العدد (٦٧)، بغداد، ٢٠١١، ص٤٠.

(٢) علي هندول مضخور، امن الطاقة واستراتيجيات الامن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٣، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٢١، ص١٦٥.

(٣) محمد خميس الزوكه، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، ط١، الجزء الاول، مصر، ٢٠٠٠، ص ١٨٧.

الى موانئ أخرى[١]، فإنه خطط وطنية للحكومة العراقية بزيادة وجذب الاستثمار الاجنبي المباشر للمساهمة في بناء البلد ودفع عمليات النمو والتحديث، تتطلب وجود قطاع نقل متطور يلبي حاجات المستثمر الاجنبي لتسهيل نقل مستلزمات الاستثمار من جهة وتصدير إنتاجه من جهة أخرى ، بمعنى أن عمليات الدعم اللوجستي التي يوفرها قطاع النقل هي أكثر ما يهم المستثمر الاجنبي وتدفعه الى نشاطاته وفتح فروع جديدة والتوسع في إرساء بنى تحتية جديدة تكون بمثابة منصات إقتصادية مهمة.

٤- **تطور الناتج الزراعي والصناعي:** يؤدي الناتج الزراعي دوراً كبيراً في التأثير على الاستيرادات، إذ أن تطور الانتاج الزراعي في البلد يعني الحد من حجم استيراد المواد الزراعية والعكس صحيح ونفس الامر يطلق على الناتج الصناعي إذ أن وجود صناعة تغطي احتياجات البلد ستحد وتقلل من استيراد السلع المصنعة وبالعكس ولو نظرنا إلى واقع العراق حاليا نجد انحسارا كبيرا في الناتج الزراعي والصناعي بسبب الظروف الاستثنائية التي يمر بها، وحسب هذه المعطيات سيبقى العراق يستورد كميات كبيرة من المنتجات الزراعية والصناعية مما يمنح التجارة عن طريق البحر والموانئ العراقية أهمية مستقبلية كبيرة اذ تشير المصادر إلى أن الأهمية النسبية للناتج المحلي الإجمالي للزراعة تبلغ ٧.٠٥ % وبالنسبة للصناعات التحويلية تبلغ (١.٠٤%). وهذا يؤكد الحاجة المستمرة له بالاعتماد على الاستيراد من المواد الزراعية والصناعية مستقبلا أما في حال نجاحه في تطوير قطاعات الزراعة والصناعة بشكل كبير فإنه يعني حدوث فائض إنتاج يجب تصديره للأسواق العالمية وهذا الفائض يحتاج الى قطاع نقل متطور يسهل عمليات التبادل [٢].

٥- **تطور الصادرات والاستيرادات المنقولة بحراً:** إن المباشرة بالقيام بدراسة تخطيطية لإنشاء ميناء جديد، أو تطوير ميناء ما، أو توسيع مرافق الميناء، فإن الأداة التي يستند اليها ذلك التخطيط هو (التجارة الخارجية الصادرات والاستيرادات)، لذا فإن البداية التي يجب أخذها بنظر الاعتبار هي دراسة أحصاء التجارة الخارجية والتي تعدَ الخطوة الأولى في تقييم حركة النقل وبالذات النقل البحري[٣].

أن معظم تجارة العراق تتم عبر البحار وكذلك الاستيرادات تشكل النسبة الاكبر في تجارته البحرية فضلا عن تصدير النفط الخام العراقي الى دول العالم عن طريق البحر، إذ بلغ معدلها ٧٥%

(١) محمد رياض، جغرافية النقل، ط١، المجلد (١)، بيروت، ١٩٩٩، ص ١٦٢.

(٢) المصدر نفسه، ص١٦٤.

(٣) ميثم لعيبي اسماعيل، توجهات الاستثمار في الاقتصاد العراقي بعد ٢٠٠٧، مجلة دراسات اقتصادية، العدد (٢٠)، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٨، ص ٣٣.

من مجموع التجارة الخارجية له للمزيد ينظر الجدول (٤). ولذلك فان الموانئ العراقية وأهمية تطوير عملها يعد أمراً حيوياً له وقد قدر الخبراء أن حاجة العراق لميناء جديد تبدأ من عام ٢٠١١ لأن كمية البضائع المستوردة أصبحت أكبر من طاقة الموانئ القائمة فضلاً عن زيادة الطاقة التصديرية للعراق من النفط[١]. حيث تشير التوقعات والمعطيات الى حتمية زيادة الصادرات النفطية العراقية بشكل كبير بعد تحسين اسعار النفط وانتهاء جائحة كورونا وتعافي الاقتصاد العالمي [٢].

جدول (٤)

توقعات التجارة المنقولة بحرا عدا النفط ٢٠٢١-٢٠٤١/ طن

السنة	التجارة بحرا	الصادرات بحرا	الاستيرادات بحرا
٢٠٢١	١٧.٥٣٩.٠٠٠	٤.٩٧٧.٤٠٠	١٢.٥٦١.٩٠٠
٢٠٣١	٢٢.٦٦٠.١٠٠	٦.٧٦٥.٢٠٠	١٥.٨٩٤.٩٠٠
٢٠٤١	٢٧.٧٨١.١٠٠	٨.٥٥٣.٢٠٠	١٩.٢٢٧.٩٠٠

المصدر: قاسم علي عذيب، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة، رسالة ماجستير غير منشورة، ٢٠١٠، ص٢٣٩.

من الأمور المهمة التي يجب أخذها بنظر الاعتبار في تطوير السياسة العامة للموانئ هو تحديد واتخاذ قرار، أما إنشاء ميناء دولي واحد أكبر، وشامل للبضائع، ويستوعب احتياجات القطر، أو انشاء عدة موانئ رئيسة. وتعدَ العوامل الجغرافية والاستراتيجية والاقتصادية مجتمعة المحددة تحدد. وتساعد على اتخاذ القرار، حيث يمكن القول أن الأكثر فائدة هو إنشاء ميناء حديث متطور مجهز بأحدث المعدات وذي ادارة كفؤة من أن يتم إنشاء عدة موانئ ذات مواصفات دون المستوى القياسي[٣].

ومن المعلوم أن العراق يعتمد على الملاحة بواسطة قناتين هما شط العرب، وخور عبد الله، وقلة الأعماق في هاتين القناتين أدى الى عدم إمكانية دخول السفن العملاقة اليهما. وذلك لاحتياجها إلى غاطس عميق يؤمن لها حركة الملاحة والرسو بأمان ولكون العراق يحتاج الى عملية إعادة بناء وإعمار شاملة ولكون الموانئ رافداً رئيسياً في هذه العملية وكذلك لحاجة العراق المتزايدة للبضائع والسلع والمواد المستوردة لذلك أصبح من الضروري انشاء ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو في محافظة البصرة

(١) ميثم عبد الله سلمان، وأحمد صدام عبد الصاحب، امكانيات اوبك الخليجية في سوق النفط العالمية مع اشارة خاصة إلى النفط العراقي، مجلة المستقبل العربي، العدد (٣٥٨)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٤٢.
(٢) افاق الطاقة في العراق، تقرير خاص ضمن تقرير توقعات الطاقة في العالم، وكالة الطاقة الدولية ٢٠١٩، ص٧٨.
(٣) المصدر نفسه، ص ٤٥.

وتتمثل الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع الاستراتيجي المهم بما يأتي(١):

١- النمو والتطور المتوقع للاقتصاد العراقي وحركة الشحن التجارية إذ من المتوقع أن تزداد هذه الحركة زيادة هائلة في السنوات المقبلة لمتطلبات إعادة بناء القطاعات الاقتصادية الرئيسة والبنى التحتية للبلد.

٢- حتى وان لم يستعمل العراق كقناة جافة لنقل البضائع إلى أوروبا أو الى موانئ البحر المتوسط في سوريا وتركيا، فإنه يستعمل لتلبية احتياجات البلد من الصادرات والاستيرادات ومفهوم القناة الجافة تعني استعمال الطرق البرية السريعة والسكك الحديدية لنقل البضائع من ميناء الفاو عبر محافظات العراق الذي سيصبح ميناء كبيراً جافاً ومنه الى تركيا ودول أوروبا وكذلك إلى البحر المتوسط عبر سوريا.

٣- استكمالاً لما تقدم فإن عملية نقل هذه التجارة ستواجه عوائق تتمثل بانخفاض طاقة موانئ العراق الاستيعابية وعدم جاهزيتها للتعامل مع السفن التي تقصد بضائعها العراق، حيث تبلغ الطاقة الاستيعابية السنوية المتاحة لموانئ العراق الحالية مجتمعة (١٥.٩٠) مليون طن، مما يعني وجود فجوة متعاظمة تبلغ أعلى مستوى لها في عام ٢٠٣٥ بنحو (٦٧.٦١) مليون طن سنويا، لذا فإن ميناء الفاو الكبير سيعمل على سد تلك الفجوة وتنشيط حركة التجارة والنقل لتحقيق أفضل المردودات المالية والاقتصادية مما سينعكس على مختلف القطاعات الاقتصادية في العراق، كما سيؤدي إلى توسيع التجارة الخارجية مع دول العالم الأخرى(٢).

٤- إن بضائع الترانزيت التي ستمر عبر العراق عن طريق ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ستترتب عليها منافع كبيرة، وذلك من خلال الرسوم الممكن استحصالها عن طريق استخدامها للبنى التحتية في العراق، هذه المنافع يمكن عدها منافع صافية للاقتصاد العراقي، ومن هنا فإن رسوم المرور للبضائع تمثل مساهمة صافية في الناتج المحلي الإجمالي، وعلى وفق التقييم الأولي للقناة الجافة فمن الممكن أن تحقق القناة الجافة رسوماً عبور قيمتها ١٠٠ دولار لكل حاوية عابرة، كما تشير التوقعات إلى أن ضريبة المرور التي ستفرض على الحمولات التي ستنقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها ٧.١٤ دولارات / طن، إذا ما علمنا أن كمية الطلب الكامن على موانئ العراق لغرض تجارة

(١) نبيل جعفر المرسومي- حسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص١٤٦.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٤٧.

الترانزيت، والتي يتوقع مرورها مستقبلا ستبلغ، (٣٦٠.٦)، (٣٨٣.٧)، (٤٠٤.٦) مليون طن، خلال الأعوام (٢٠٢٥، ٢٠٣٠، ٢٠٣٥) على التوالي[١].

وبذلك نستطيع أن ندرك أهمية الموانئ العراقية في التجارة العالمية، وحجم واتجاهات تطور هذه التجارة ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار لغرض التعجيل بإكمال ميناء الفاو الكبير.

المطلب الثاني: تنويع مصدر الدخل.

يعد الاقتصاد العراقي اقتصاداً ريعياً يعتمد على إيرادات النفط في سد احتياجاته مقابل ضعف مساهمة القطاعات الأخرى نتيجة فشل أغلب المشاريع الصناعية الإنتاجية بسبب سوء التخطيط والإدارة وكذلك تراجع الإنتاج الزراعي المحلي، [٢] ما يجعله إقتصادا يعتمد على الاستيراد من الخارج لسد فائض الطلب المحلي، وهذا الاعتماد على موارد النفط وفي ضوء التقلبات الحاصلة في أسعار النفط فضلا عن الاعتماد على الاستيراد، جعل الاقتصاد العراقي يتعرض لصدامات داخلية وخارجية تؤدي الى زعزعة الاستقرار الاقتصادي[٣].

التنويع بشكل عام هو تقليل الاعتماد على المورد الوحيد والانتقال لمرحلة تمتين القاعدة الصناعية والزراعة وخلق قاعدة إنتاجية وهو ما يعني بناء اقتصاد وطني سليم يتجه نحو الاكتفاء الذاتي في أكثر من قطاع [٤].

من ناحية ثانية ينظر إلى التنويع الاقتصادي أنه العملية التي تشير إلى أعتماد مجموعة تتشارك في تكوين الناتج، والتنويع يمكن أن يشار فيه إلى تنويع مصادر الناتج المحلي الإجمالي، أو تنويع مصادر الإيرادات في الموازنة العامة، أو تنويع الأسواق كالأسواق الداخلية أو أسواق الصادرات [٥].

---

(١) نبيل جعفر المرسومي– حسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٧.

(٢) احمد حسين الهيتي واخرون، التضخم في الاقتصاد العراقي للمدة من ١٩٩٠–٢٠٠٧ الاسباب والاثار، ودور السياسة المالية في معالجتها، مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد (٢)، العدد (٣)، بغداد، جامعة الانبار، ٢٠١٠، ص٨.

(٣) عبد الحسين جليل واخرون، دراسة تقويمية لسياسة سعر الصرف الأجنبي في العراق، المجلة العراقية للعلوم الإدارية، المجلد (٥)، العدد (٢٠)، جامعة كربلاء، حزيران ٢٠٠٨، ص٩١.

(٤) مجيد ابن احمد المعلى، التطورات الاقتصادية والاجتماعية في دولة الامارات العربية المتحدة للسنوات (١٩٩٥–٢٠٠٠)، وزارة التخطيط، ص١٣.

(5) (UNNITED NATIONS – NATIONS. UNIES, UNFCCC Workshop on Economic Diversification, FRAME Work Convention on climate change – secretariat, Teheran, Islamic Republic of Iran, 18- 19 October 2003, pag. 6.

وبشكل عام فالتنويع المرتبط بالمشاركة في الإنتاج ينصرف إلى توزيع الاستثمار على قطاعات مختلفة من الاقتصاد ذلك للحد من مخاطر الاعتماد المفرط على مورد واحد أو قطاع واحد أو قطاعات قليلة جدا (١).

أما من حيث التركيز على الهدف الأساس من التنويع في الاقتصاد العراقي فهو تخفيض الاعتماد على قطاع النفط وعائداته عن طريق تطوير اقتصاد غير بترولي وصادرات غير نفطية ومصادر إيرادات أخرى، في الوقت نفسه تخفيض دور القطاع العام وتعزيز دور القطاع الخاص في التنمية (٢).

اولاً: الخطوات الممهدة لتنويع الاقتصاد العراقي:

الخطوة الأولى: وتتضمن العمل على توفير الموارد المالية اللازمة للتنويع وتحديد القطاعات الأولى في إستراتيجية التنويع الاقتصادي. فقد تمتع الاقتصاد العراقي بفوائض مالية كبيرة خلال عقد السبعينيات من القرن الماضي على أثر إنفجار أسعار النفط تجاوزت طاقته الاستيعابية (٣).

ولا زال الاقتصاد العراقي قادراً على توفير الموارد المالية اللازم توظيفها في مجال دعم مهمة تنويع الاقتصاد رغم ما مر ويمر به البلد من مشاكل سياسية واقتصادية وأمنية واجتماعية، أثرت بالنتيجة على القدرة على الانتاج والحصول على النقد الاجنبي اللازم.

التنويع بوساطة إنشاء صندوق سيادي لإدارة الفوائض النفطية:

في غضون الخمسين سنة المنصرمة، انتهجت العديد من البلدان النفطية سياسات مختلفة في إدارة الفوائض النفطية، ومن هذه السياسات سياسة إنشاء صناديق للنفط تحت مسميات مختلفة (الصناديق السيادية، وصناديق الاستثمار...الخ)، حيث قامت حكومات هذه البلدان بتخصيص نسبة من العائدات النفطية في تلك الصناديق، فصفة التذبذب في الإيرادات النفطية واعتمادها على المورد الآيل للنضوب في المستقبل يكون لها إثر في تحديد الإنفاق العام وفي التنمية والاستقرار الاقتصادي. ورغم أهمية إنشاء مثل هذه الصناديق، إلا أننا نجد أن هناك عدد من البلدان المنتجة للنفط، لم تتخذ من هذه الوسيلة طريقا لتنويع اقتصاداتها، ولعل العراق يقع في قائمة هذه البلدان .

(1) Stephen M. Kapunda, Diversification and (4) porerty Eradication in Botswana, Sournal of African studies, Vol (17)- (2003) No.2, pag. 51.

(٢) المصدر نفسه، ص٥٥.

(٣) وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، خطة التنمية الوطنية لسنوات (٢٠١٠-٢٠١٤)، ص٤٩.

نظرا لاختلاف التجارب الدولية في استثمارات وادارة الفوائض النفطية، إلا أن القاسم المشترك بينها هو أن إدارة هذه الفوائض واستثمار جلها تستند إلى جهات ومؤسسات عامة أو إلى صناديق تقع تحت رقابة ومتابعة تلك الجهات، ومن ثم فإن هذه الفوائض يكون من المناسب والمنطقي والعقلاني، أن تدار وتستثمر اقتصاديا وفي ظل نظام رقابي عالي الدقة .وفي ظل توقعات باستمرار الطفرة في أسعار النفط، بات من الضروري للعراق أن يلجأ إلى إنشاء وتأسيس صندوق استثمار تلك الفوائض التي تنجم من أرتفاع أسعار النفط، وتوضع لها رؤية تأخذ بالحسبان متطلبات عملية التنمية المستدامة واستراتيجية التنويع لذا من الممكن قيام العراق بإنشاء صندوق تحت أي مسمى لإدارة واستثمار الفوائض النفطية، ويمكن تكوين هذا الصندوق من خلال ماياتي [1]:

١- الادخارات الفائضة الناجمة من زيادة أسعار النفط غير المتوقعة في مدد محددة

٢- تحديد نسبة من الإيرادات النفطية السنوية في تكوين رأس مال الصندوق.

٣- بيع بعض أملاك الدولة ومؤسساتها الانتاجية الخاسرة وتحويلها الى الصندوق ، من المرجح أن يكون وجود صندوق التقلبات في إدارة الفوائض المالية ذا أثر في تحسين أوضاع المالية العامة في العراق والحد من التقلبات في مؤشرات الاقتصاد الكلي ففي دراسة لصندوق النقد الدولي شملت بلدان الشرق الاوسط وشمال أفريقيا تم التوصل الى أن هذه الصناديق قد ساهمت في تحقيق الانضباط المالي وتحسين ادارة الايرادات النفطية.

الخطوة الثانية: تطوير قطاع النقل والمواصلات.

إن أية محاولة جادة لتطوير الاقتصاد العراقي وتنويعه ينبغي أن تتضمن العمل على تطوير قطاع النقل والمواصلات كونه يشكل عصب الحياة الاقتصادية إذ لا يمكن لأي قطاع اقتصادي أن ينمو ويتطور دون وجود منظومة متطورة وفاعلة للنقل والمواصلات فهو القطاع الذي يؤمن انسيابية حركة كل من المدخلات والمخرجات لأية عملية إنتاجية، فالقطاع الصناعي والقطاع الزراعي وقطاع البناء والتشييد وقطاع الخدمات لا يستطيع أي منهما أن يعمل دون أن يستند إلى بنية تحتية للنقل والمواصلات فاعلة وقوية، ولهذا لابد من القيام بجملة من الإجراءات اللازمة لزيادة إسهام هذا القطاع الحيوي في تفعيل حركة الاقتصاد القومي لتحقيق المعدلات المطلوبة من النمو وبما يؤدي إلى زيادة مصادر الدخل في

---

(١) ماجد عبدالله المنيف، صناديق الثروة السيادية ودورها في إدارة الفوائض النفطية، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد (٤٧) ، بيروت، ٢٠٠٩، ص٥٨.

إطار عملية تنويع الاقتصاد، ومن هذه الإجراءات ما يأتي [(١)]:

١- تطوير واقع حال الشركات العامة لقطاع النقل ورفع كفاءتها في مجالي الإدارة والتشغيل.

٢- تبني الدولة لإنشاء البنى التحتية لقطاع النقل وفسح المجال أمام القطاع الخاص.

٣- تنظيم عملية استيراد وسائط النقل باختلاف أنواعها.

٤- تنظيم الشوارع والطرق الداخلية والخارجية، فضلاً عن زج الكوادر في دورات تدريبية وتأهيلية داخل وخارج البلد والاطلاع على تجارب الدول المتقدمة والاستفادة منها.

٥- اعتماد وسائل النقل الكبيرة التي تساهم في نقل أكبر قدر من السلع والبضائع أو المسافرين.

٦- إدخال التقنيات الحديثة والمتطورة ذات المردود الاقتصادي في تأهيل وصيانة أعمال الطرق وتوفير سبل نجاحها.

٧- تعزيز موقع العراق الجغرافي كحلقة ربط بين الشرق والغرب وتلبية الطلب على نقل بضائع الترانزيت من خلال إنشاء بنى تحتية كفوءة وفعالة قادرة على تلبية هذا الطلب من خلال تعزيز الربط السككي مع دول الجوار بما يخدم المصالح الوطنية، فضلا عن تجهيز شبكة السكك بقطارات حديثة، الأمر الذي يساهم في زيادة مصادر الدخل القومي

٨- إعداد خطة شاملة لتطوير وتأهيل ملاكات الموانئ.

٩- إدخال الأنظمة الحديثة والالكترونية في مجال الإدارة والتشغيل النشاط الموانئ.

١٠- التعاقد مع إحدى الشركات الاستثمارية العالمية المتخصصة لتقديم الاستشارات والمقترحات والحلول لرفع كفاءة وتطوير أداء الشركة العامة لموانئ العراق.

١١- تعزيز دور الخطوط الجوية العراقية من خلال تطوير المطارات وتزويدها بطائرات حديثة.

١٢- دعم هيئة تنظيم قطاع الاتصالات والإعلام وتعزيز قدراتها التنفيذية اللازمة لتطبيق القواعد والتعليمات، فضلاً عن نقل الخبرات المتقدمة عن طريق الدخول بشراكات استراتيجية مع شركات عالمية في مجال تقديم خدمات الاتصالات.

وتأسيسا على ما سبق يمكن القول أن تطوير هذا القطاع الحيوي لفروعه كافة من المؤمل أن يؤدي إلى تنويع مصادر الدخل المكونة للناتج المحلي الإجمالي، الأمر الذي يساعد على تحقيق عملية

---

(١) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي العراقية، خطة التنمية الوطنية (٢٠١٠-٢٠١٤)، بغداد، ٢٠٠٩. انظر الى خالد روكان عواد-نزار ذياب عساف، متطلبات التنويع الاقتصادي في العراق في ضل فلسفة إدارة الاقتصاد الحر، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الانبار، بحث منشور، ص ٢٣-٢٤.

التنويع الاقتصادي التي تهدف إلى تطوير القطاعات الاقتصادية المختلفة من أجل تقليص حجم الاعتماد على قطاع واحد في تكوين الناتج المحلي الإجمالي.

الخطوة الثالثة: العمل على اتباع السياسات التنويعية.

أساس المشكلة الاقتصادية هو الاقتصاد الريعي والاعتماد شبه الكلي على موارد النفط، ولا يمكن الخروج من هذا المأزق إلا بتنويع مصادر الدخل وهناك عدة مشاريع كبيرة يمكنها أنْ تجلب موارد ضخمة للبلد، وما يؤسف له عدم وجود إرادة سياسية للشروع بها من اجل تنويع مصادر الدخل في الاقتصاد العراقي ونذكر ادناه بعضاً من هذه المشاريع [١].

١- مشروع القناة الجافة: مشروع ميناء الفاو وخطوط سكك حديد ثنائية تربط العراق بالقارة الأوروبية، الوارد من هذا المشروع يمكن ان يتجاوز الثمان مليارات دولار سنوياً.

٢- مشروع البتروكيمياويات: يمكن مضاعفة أسعار النفط بتحويل الغاز والنفط الخام إلى منتجات بتروكيمياوية فإنشاء مصانع متكاملة للبتروكيمياويات يعدَ من المشاريع الاستراتيجية المهمة وتضاعف موارد البلد من الغاز والنفط، وتشكل قاعدة لنشوء صناعات أخرى كثيرة في مختلف المجالات، لذلك يعدَ هذا من المشاريع التي لها أولوية ويمكن بكلّ سهولة الحصول على قروض عالمية على مثل هذا المشروع المهم والذي يمكن أن يدر دخلاً لا يقل عن خمسين مليار دولار سنوياً.

٣- استثمار الغاز المهدور واستخراج الغاز من حقول أخرى: هناك كميات كبيرة من الغاز المصاحب الذي يحرق هدراً في كثير من الحقول والمصافي، وهناك حقول للغاز الحر في عدة مناطق غير مفعلة، وإنَّ الحاجة العالمية للغاز ستزداد في المستقبل على خلاف النفط وسيزداد سعره، يجب التفكير الجدي بعدم هدر الغاز وبإنتاجه وطريقة بيعه وتحويله إلى منتجات بتروكيميائية، كما يجب وخلال أقصر مدة زمنية ايقاف استيراد الغاز من خارج العراق لتوليد الطاقة الكهربائية او الاستخدامات الاخرى.

٤- إعادة تأهيل وتشغيل المصانع المتوقفة: وذلك بإعادة تأهيلها من كادر عراقي ما كان ذلك ممكناً، أو حتّى جلب شركات عالمية لتأهيلها وإدارتها لمدة زمنية محددة وتدريب كادر عراقي لإدارتها وتشغيلها.

---

(١) محمد توفيق علاوي، لا يمكن النهوض بالبلد الا بانهاء حالة الاقتصاد الريعي بتنويع مصادر الدخل، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/١٣، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.sotaliraq.com/2021/01/05/%D .

٥- يتيح تنفيذ مشروعي ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، بحسب ما هو مخطط له، العمل بنظام النقل متعدد الوسائط، بما يتطلب ذلك من توفير للخدمات اللوجستية والالتزام بالاتفاقات الدولية الخاصة به، ويعني ذلك أن معظم المناطق المحاذية للميناء والقناة الجافة ستكون بحكم المناطق الساحلية، وبعبارة أخرى أن القناة الجافة ستمثل لهذه المناطق نافذتها على العالم الخارجي، وسيمنحها ذلك فرصاً أكبر لاختيار النشاط المناسب، وإنشاء الصناعات الملائمة، وذلك حسب توفر مستلزمات الإنتاج المطلوبة. لكن تبقى المنطقة الحرة عند ميناء الفاو الكبير هي الأبرز [١].

مبدئيا يمكن أن تشغل المنطقة الحرة في المرحلة الأولى لها (٢٠٠) ك م٢ يمكن أن توسع مستقبلا ضمن مثلث الفاو والمناطق المجاورة لميناء الفاو فضلاً عن المناطق الواقعة خلف الميناء ولغرض بقاء سلطة المناطق الحرة بيد الدولة أن تكون استثمارات البنى التحتية كافة للمنطقة الحرة استثمارات عراقية بتمويل حكومي ويمكن أن تقسم هذه المنطقة من حيث الغرض من انشائها الى منطقة للأغراض التجارية ومنطقة للأغراض الصناعية ومنطقة للأغراض السياحية والصناعات الغذائية والبحرية ومكاتب للشركات واخرى للخدمات العامة[٢].

ثانياً: الاثار الإيجابية الناتجة من انشاء المنطقة الحرة لمدينة للفاو[٣]:

١- تساعد على جذب الاستثمارات الأجنبية للعراق.
٢- تكون عاملا مساعدا على انشاء صناعات جديدة لاستثمارات اجنبية يمكن ان تدعم الاقتصاد الوطني.
٣- تساعد على توسيع تجارة الترانزيت عبر العراق.
٤- إيجاد فرص عمل لليد العاملة في العراق اذ ستكون المنطقة الحرة قادرة على تخفيض البطالة في المجتمع.
٥- العمل على دعم القطاع الخاص من خلال الاستفادة من التسهيلات المقدمة في المنطقة الحرة.
٦- يمكن أن تخلق فرص استثمارية في نشاطات مختلفة مثل الصناعة والتجارة والخدمات الأخرى.

---

(١) عبد الرزاق عبد الوهاب- محمد صابر الموسوي، المنطقة الاقتصادية الحرة في مثلث الفاو علامة فارقة في مستقبل العراق، المؤتمر العلمي السادس لوزارة النقل، ٢٧-٢٨ايلول ٢٠٠٥، ص٢٠.

(٢) المصدر نفسه ، ص٢٤.

(٣) مناهل مصطفى عبد الحميد، الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة مع الإشارة للمنطقة الاقتصادية الحرة المفتوحة في ميناء الفاو، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، المجلد (١٣)، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بغداد، ٢٠٠٧، ص٣٠.

٧- يمكن أن تدعم الاقتصاد العراقي من خلال الحصول على أجور أو رسوم أو إيجار أراضي لتقديم خدمات متنوعة.

٨- أنعكاس تأثير النشاط الاقتصادي للمنطقة الحرة على محافظات المنطقة الجنوبية في العراق بشكل مباشر وذلك لقربها من المنطقة وغير مباشر لباقي محافظات العراق، ومن ثم يمكن تحقيق تنمية شاملة في منطقة جنوب العراق.

٩- نشوء خدمات داعمة وساندة لنشاط المنطقة الحرة في محافظة البصرة تحديدا مثال ذلك فنادق، مطاعم شركات النقل، خدمات فنية، نشاط الأسواق المحلية.

١٠- جذب وتشجيع الشركات العلنية لفتح مراكز خزن وتسويق لها في المنطقة الحرة بما يؤدي دخولها الأسواق عند وجود الطلب على منتجاتها في المنطقة.

١١- يمكن أن يكون لها تأثيراً إيجابياً على هياكل الإنتاج المحلي من خلال أنشطة ديناميكية ممثلة في رفع كفاءة الخدمات والنقل والشحن وتقليل تكاليفها.

خلاصة هذه التفاصيل فإن الاهتمام بميناء الفاو ضمن خطة حكومية لتطوير قطاعات الصناعة والزراعة والنقل يعد عامل ضروري لتنويع مصادر الدخل وتدنية المخاطر الناجمة عن الاعتماد على مصدر دخل واحد يمتاز بتذبذب الأسعار وهو النفط.

من كل ما تقدم نجد أن توجه العراق في هذه المرحلة وبعد اكتمال العناصر الاقتصادية وغيرها من العناصر اللازمة لإقامة منطقة حرة سيكون له مغزى اقتصادي متميز في تطوير مختلف مرافق الحياة وانتعاش الحركة التجارية في العراق إذا توفر لهذا التوجه عوامل النجاح المتمثلة في المناخ السياسي الملائم والبنى الاقتصادية والتشريعات القانونية الملائمة.

المطلب الثالث: تحفيز الاقتصاد المحلي وجذب الاستثمار الخارجي

أخذ موضوع الاستثمار الاجنبي بالاهتمام منذ مدة طويلة وتجدد هذا الاهتمام في الفترة الاخيرة لأسباب منها الروابط القوية ما بين الاستثمار الأجنبي وتطوير القطاعات الاقتصادية المختلفة، حيث ازدادت الرغبة في الاعتماد عليه من العديد من الاقتصادات النامية كسياسة تنويعية تهدف إلى تنويع القاعدة الاقتصادية وتحويلها باتجاه أسواق التصدير من خلال توجيه هذه الاستثمارات باتجاه القطاعات والأنشطة الاقتصادية البديلة للقطاع الأولي.

في الظروف الاقتصادية الراهنة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي أصبح عليه أن يتعامل بإقامة المشروع المقترح مع الاستثمارات الأجنبية بوصفها واقعا لابد من التفاعل معه كمصدر مهم

جـدا لتمويـل الاحتياجـات والمتطلبـات الضـرورية لتنفيـذ خطـط الإنتـاج والتطـوير هـذا إلـى جانـب أن الاستثمارات الأجنبية تعد مصدرا ًلنقل التكنولوجيا والخبرة والانفتاح على الاسواق الدولية وامكانية النفاذ اليها لا سيما أن رأس المال الاجنبي غيـر متـاح بـشكل مطلـق بـل أن هنـاك منافسة شديدة عليـه مـن بلدان عديدة من العالم ومنها البلدان المجـاورة للعـراق (١).

كانـت نـسب تـدفقات الاسـتثمار الأجنبـي الـواردة إلـى بلـدان مجلـس التعـاون الخليجي مثلاً وخاصة السعودية تفوق اضعاف حجم التدفقات الواردة إلى الاقتصاد العراقي حيث بلغت نسبة التدفقات الـواردة إلـى السعودية حـوالي(٣٥٥.١٤) مليـون دولار عـام ٢٠٠٩، فـي حـين كانـت نـسبة هـذه التـدفقات إلـى العـراق حتـى مـارس ٢٠١٠، حـوالي (٩.٢٠) مليـون دولار (٢).

أن عملية جذب الاستثمار الاجنبي تتطلب توفير شرطين أساسيين هما(٣):

١- توفير مناخ استثماري مناسب.

٢- توفير الفرصة الاستثمارية المربحة للمستثمر والتحقق من الحصول على العوائد المرجوة.

يحقق الاستثمار الاجنبي والمحلي بالعراق جملة من المنافع الاقتصادية التي يحتاجها الاقتصـــاد العراقي في الوقت الحاضر، للانطلاق بقوة نحو تحقيق التنمية المستدامة، في زمن قياسي، ومنها (٤):

١- إن تسهيل دخـول الاسـتثمار الأجنبـي يسـاعد علـى تطـوير البنيـة الأساسية، حيث يؤدي الاستثمار المتـدفق نحـو القطـاع الصـناعي، وخاصـة الصـناعات التحويليـة، ومشـروعات البنيـة الأساسـية اللازمـة لقيـام اقتصـاديات حديثـة، إلـى معالجـة الخلـل الهيكلـي فـي الاقتصـاد القـومي، إذ أن الاقتصاد العراقي يعتمـد علـى الإيـرادات النفطيـة بنسبة تزيـد عـن (٩٣%)، مـا يشـكل تهديـدا كبيـراً للأمن القومي، خاصـة مـعً تذبـذب أسعار الـنفط فـي السوق العالميـة.

---

(١) عاطف لافي مرزوق – عباس مكي حمزه، التوزيع الاقتصادي مفهوم وابعاد في بلدان الخليج العربي وممكنات تحقيقه في العراق، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد (٨)، العدد (٣١)، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الكوفة، ٢٠١٤، ص٧٦.

(٢) مناخ الاستثمار في الدول العربية، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، دار النشر الكويت، ٢٠٠٩، ص٢٤٦.

(٣) عاطف لافي مرزوق – عباس مكي حمزه، التويع الاقتصادي مفهومه وابعاده في بلدان الخليج العربي وأمكانيات تحقيقه في العراق، مصدر سبق ذكره، ص٧٦.

(٤) علي قاسم العقابي، دور الاستثمار الأجنبي في تنمية الاقتصاد مع الإشارة الى محافظة البصرة العراقي، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد (١٩)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠١١، ص١٤.

٢- تنمية النشاط التجاري العراقي من خلال زيادة حجم الصادرات، وتنشيط الحركة التجارية في البلاد، وتشغيل قطاعات عديدة في ما يتعلق بالأعمال اللوجستية من تخزين ونقل وغيرهما واستحداث مشاريع محلية مساندة للمشروعات الاستثمارية الأجنبية، ورفع القدرات الإنتاجية والتنافسية للشركات المحلية، وخلق دخول جديدة لبعض الفئات الأخرى مقابل استخدام خدمات معينة مثل استئجار أراضي أو مباني، أو غيرها من الخدمات التي تؤدي بشكل مباشر أو غير مباشر إلى مزيد من التنمية.

٣- رفع مستويات العمالة في بعض القطاعات الاقتصادية ومعالجة ظاهرة البطالة، من خلال خلق فرص العمل الجديدة التي توفرها المشاريع الاستثمارية. تشير التقديرات والإحصاءات إلى أن حجم البطالة في العراق كبير جداً (٢٥ – ٢٧%) وهي في تصاعد، ولا شك أن الدولة وحدها لا تستطيع أن توفر فرص عمل إضافية بهذا الكم الهائل، فدوائر وشركات القطاع العام متخمة باليد العاملة وهناك فعلاً مشكلة بطالة مقنعة يجب تحريرها(١)، بسبب تعطل معظم المؤسسات المملوكة للدولة والمشاريع الصناعية الكبيرة وتعرضها للتخريب بعد عام ٢٠٠٣، وازاء ضعف القطاع الخاص المحلي، تجد الدولة حرجاً في إيجاد الفرص الضرورية للعمل وتوظيف العاطلين الذين يمثلون أعلى نسبة في تأريخ العراق المعاصر، ويعد تشجيع الاستثمارات الخارجية أحد الخيارات المهمة المطروحة حاليا ومستقبلا لمعالجة مشكلة البطالة.

٤- زيادة الإنتاج المحلي للصناعات المنتجة للسلع الوسيطة التي تدخل ضمن المنتج النهائي للمشاريع الاستثمارية، ومن ثم زيادة القيمة المضافة المتولدة في الصناعات المحلية، فضلاً عن زيادة فرص التوظيف، وتحسين مستويات الدخول.

٥- المساهمة في جلب رؤوس الأموال، وتنمية وتنويع الموارد المالية في الاقتصاد، وبذلك يتم الاستغلال الأمثل للموارد المعطلة بسبب شحة الموارد المالية ونقص المدخرات المحلية، وذلك بالنظر إلى مساهمته في سدّ الفجوة بين معدّل الادخار المحلي ومعدّل الاستثمار المطلوب، أي مساهمته في رفع معدّل الاستثمار الوطني (٢).

---

(١) ينظر إلى هيئة استثمار البصرة، الموارد البشرية، تقرير البوابة الحكومية الرسمية لهيئة استثمار البصرة، البصرة ٢٠٠٩/٤/٣٠.

(٢) منى بسيسو، تأثير سياسات الترويج للاستثمار الأجنبي المباشر على قدرة الدول العربية في جذب هذه الاستثمارات لتحقيق أهدافها التنموية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٠، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://www.arab-api.org/books/b2008162.htm.

٦- الانفتاح على التقدم التكنولوجي وادخال التقنية الجديدة ونقل المعرفة والمهارات إلى العراقيين، شركات وأفراد، واكتساب المزيد من الكفاءة [١].

٧- تلبية احتياجات السوق المحلية من السلع والخدمات التي تنتجها المشاريع الاستثمارية، وتقليل الواردات من هذه السلع والخدمات.

٨- المساهمة في زيادة الصادرات عبر الشراكة مع القطاع المحلي.

٩- إن تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر لا يشكل عبئاً جامداً على الاقتصاد المضيف، كالمدفوعات التي تدفعها الدولة على القروض الخارجية، ولهذا فهي تعدَ بديلاً ناجحاً للقروض الخارجية [٢].

١٠- معالجة ضعف البنى التحتية : يعاني العراق من جملة من المشكلات المتعلقة بهذا المرفق ولعل أكثرها تدني انتاج الطاقة الكهربائية وما تسببه من مشكلات إنتاجية وانسانية لأبناء المجتمع، ولها تأثير مباشر في عملية التنمية فالأمر يتطلب تخصيص مبالغ ما بين (١٠- ١٥) مليار دولار أمريكي في هذا القطاع دون أي تأثير من قوى الفساد وهذا يتطلب ما بين (٣-٤) أعوام، والمدة مرشحة للزيادة بشكل كبير بسبب تفشي ظاهرة الفساد الإداري والمالي والسياسي التي تتناسب طردياً مع زيادة حجم التخصيصات المالية، لذا فإن الاستثمار الأجنبي قد يكون حلاً لتغطية النقص في رأس المال و الموارد البشرية الماهرة [٣].

١١- تساهم الاستثمارات الأجنبية المباشرة في سد أربع فجوات رئيسة في اقتصاد الدول المضيفة، وهي فجوة المدخرات المحلية، فجوة النقد الأجنبي، الفجوة التكنولوجية، الفجوة بين الايرادات العامة والنفقات العامة [٤].

يعد الاستثمار قاطرة التطور والنمو، اذ يسهم في تحريك مختلف الأنشطة الاقتصادية، لذلك يعد من المؤشرات المهمة التي من خلالها يمكن اظهار التأثير الاقتصادي لميناء الفاو الكبير، اذ ان تنفيذ هذا المشروع يمثل أحد الدعائم الأساسية لتعزيز البنية التحتية لقطاع النقل خصوصاً والاقتصاد العراقي بشكل عام اذ ما علمنا ان أحد عوامل المناخ الاستثماري الجيد هو توافر البنية التحتية، فضلا عن

---

(١) شركة أيكاس، العمل التجاري في البصرة، مسح ل ١٢٥ عمل تجارى تم تجهيزه الى بيت الخبرة، كوفي للتنمية الدولية، البصرة، العراق، ٢٠٠٩، ص ٦.

(٢) عمر بن فيحان المرزوقي، الاستثمار الاجنبي المباشر من منظور اسلامي، جامعة الملك سعود، السعودية، ٢٠٠٤، ص١٨.

(٣) علي قاسم العقبي، دور الاستثمار الأجنبي في تنمية الاقتصاد مع الإشارة الى محافظة البصرة العراقي، مصدر سبق ذكره، ص١٨.

(٤) عمر بن فيحان المرزوقي، الاستثمار الاجنبي المباشر من منظور إسلامي، مصدر سبق ذكرة، ص١٨-١٩.

الاستقرار الاقتصادي والسياسي والقانوني، وملائمة كل ذلك مع العوامل الاجتماعية ووجود بيئة مؤسساتية.

لغرض نجاح عملية الاستثمار في الموانئ العراقية وتعزيز قدرتها لابد من تحقيق مجموعه من الوسائل التي تسهم في رفع كفاءة عمل هذه الموانئ ومنها ما يأتي [1]:

١- أن يتم تنفيذ برامج الاستثمار بصورة تدريجية من أجل الاستفادة من عملية التدريج لغرض تهيئة الخطوات اللازمة في مسار عملية الاستثمار للمراحل اللاحقة.

٢- أن يرافق وجود جهاز رقابي وتنظيم قادر على إنجاح عملية الاستثمار ومن ثم الاستفادة من تجارب الدول الأخرى ضمن هذا السياق.

٣- لابد أن يرافق ذلك عملية مواكبة التطور الحاصل سواء في مجال الإدارة أم التشغيل للموانئ وأن تكون هناك عملية تأهيل مستمرة وتقليل المركزية الادارية وفسح المجال امام القطاع الخاص أو الاستثمار الأجنبي المباشر من أجل المساهمة في الإدارة والتشغيل وان كل ذلك قد يحتاج الى مراحل تحضيرية للبدء في الاستثمار.

في ضوء ذلك تأتي أهمية ميناء الفاو الكبير كمشروع حيوي إذ سيزيد من التدفقات الاستثمارية التي قد تصل الى العراق، إذ ما علمنا ن عملية إنجاز هذا المشروع سيحتاج الى مشروعات استثمارية محتملة والتي تتمثل بعمليات الحفر حول قناة الدخول الى الميناء وعمليات ربط الطريق السريع للميناء، كذلك لشراء المعدات كالرافعات الجسرية والرافعات الرئيسة، كما ان هناك خيارات للاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير كإصدار سندات خاصة باسم سندات ميناء الفاو، اللجوء الى الاقتراض الخارجي من المؤسسات المالية الدولية، اعلان ميناء الفاو الكبير شركة مساهمة مختلطة للاكتتاب لأربعة أعوام وطرح الأسهم للمواطنين بنسبة ٤٩% مقابل ٥١% لوزارة النقل [2].

أن هذه الاستثمارات اذا ما حصلت في ميناء الفاو الكبير فإن ذلك سيجعل من الضروري إضافة تدفقات استثمارية من اجل تطوير نظام قناة خور عبدالله إذ أن تكلفة عملية التطوير تحتاج الى (٣٦٠) مليون دولار، كذلك الحال بالنسبة لقناة شط العرب فان عملية التطوير لهذه القناة تصل الى (٥٤٠) مليون دولار أن هذه الاستثمارات والاستثمارات المحتملة الأخرى في ميناء الفاو الكبير،

---

(١) نبيل جعفر– حسين حيدر الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكرة، ص١٣٤-١٣٥.

(٢) نبيل المرسومي، بدائل الاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير، العراق اليوم، مصدر سبق ذكره.

والاستثمار في الملحقات التابعة للميناء كإقامة مدينة صناعية، مدينة تجارية، مدينة سكنية فضلا عن إقامة منطقة حرة للتبادل التجاري وإن مساحة المنطقة المقترح إقامة هذه الاستثمارات فيها تبلغ ٤٠ الف دونم ومن ثم فان كل هذه الاستثمارات ستجعل من العراق ارضا خصبة لجذب المستثمرين وجذب رؤوس الأموال [١].

وعند فتح المجال أمام الاستثمارات الأجنبية لدخول ضمن مشروعات ميناء الفاو الكبير فان حجم تدفقات لاستثمار الأجنبي المباشر من المؤكد ستتضاعف عما هي عليه الآن، وهو ما سينعكس بصورة إيجابية على كل الحلقات الاقتصادية سواء أكان في النمو أم التشغيل أم التجارة الخارجية.

بهدف مواكبة التطورات الاقتصادية والعلمية والتقنية التي يشهدها العالم، يجب على العراق اتباع سياسات اقتصادية داعمة ومعاضدة للقطاع الخاص، والعمل على تهيئة بيئة مناسبة للاستثمار منها انشاء المناطق الحرة [٢].

نستنتج من ذلك أن ميناء الفاو الكبير ممكن أن يضيف الى الاقتصاد العراقي استثمارات ضخمة تؤدي الى تحسين الوضع الاقتصادي للبلد كذلك يؤدي الى تطوير البنى التحتية لقطاع النقل، فضلا عن الموانئ الحالية من خلال مساهمته في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر كون هذه الموانئ بحاجة الى استثمارات من اجل الحصول على خدمات متميزة وعالية الجودة فضلا عن ادخال التقنيات الحديثة كتقنية المعلومات وأخيرا إمكان إنشاء المسافن والصناعات البحرية.

---

(١) نبيل جعفر – حسين حيدر الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكرة، ص١٣٤-١٣٥.

(٢) فارس كريم بريهي، تفعيل المناطق الحرة في العراق ضرورة لدعم وتنشيط الاقتصاد الوطني، مجلة التجارة العراقية، العدد (١٣)، العراق، ٢٠١١، ص٢٥.

المبحث الثالث: إدراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو الكبير ودور المشاريع الإقليمية المنافسة

يعمل صناع القرار في كل بلد على تحديد قائمة المصالح والاهداف والتهديدات الداخلية والخارجية لدولهم تبعاً لطبيعة ادراكهم لهذه المصالح والاهداف والتهديدات. ومن هنا فأن العراق ليس استثناء من هذه القاعدة وتخضع عملية تقييم مصالحه وأهداف سياسته الخارجية لنمط ادراك صناع القرار والقوى المؤثرة في تحديد مصالحه الاساسية والتي غالبا ما تشهد نوع من الاختلاف في تحديدها وتقييم مدى أهميتها وتحديد حجم التهديدات التي تواجهها، ومن بين هذه المصالح والتهديدات التي شهدت اختلافاً في مدى تقدير أهميتها أو خطورتها هي انشاء ميناء مبارك والربط السككي مع الكويت أو الدول الاخرى ومنها ايران، ففي الوقت الذي ترى بعض القوى السياسية وبعض الشخصيات عدم تهديد انشاء ميناء مبارك والربط السككي لكل من الكويت وايران مع العراق يرى آخرون ومعهم أغلبية الشعب العراقي خطورة هذا التهديد على مصالح العراق وبالأخص أثره السلبي على استكمال بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة اللذين يعدان مشاريع وطنية كبرى يعول عليهما في إحداث قفزة تنموية تخفف من الاثر الريعي للاقتصاد وتسهم في تنويع الاقتصاد الوطني لا سيما عند النجاح في الربط مع مشاريع التجارة الدولية ومنها مشروع الحزام والطريق الصيني الذي سيمنح العراق ميزة اقتصادية –استراتيجية مهمة وهذا جوهر ما سيناقشه البحث.

المطلب الأول: إدراك صناع القرار لأهمية ميناء الفاو

تختلف عملية صنع القرار ودور صناع القرار من نظام سياسي الى آخر فهي تختلف مثلاً في الأنظمة الشمولية عن الأنظمة الديموقراطية، كذلك صنع القرار في الأنظمة الجمهورية يختلف في مضامينه وآلياته من الأنظمة البرلمانية ولهذا فإن عملية صنع القرار في العراق قد تباينت بين مرحلتين ما قبل عام ٢٠٠٣ م ومرحلة بعد عام ٢٠٠٣م، إذ إنتقل النظام السياسي من نظام شمولي الى نظام ديموقراطي دستوري في الكثير من تفاصيله [١].

فعملية صنع القرار عملية معقدة تشترك فيها أطراف مختلفة رسمية وغير رسمية، داخلية وخارجية، بينما يكون اتخاذ القرار بواسطة القيادة او النخبة (اختيار البديل الأنسب)، وهذا هو نفسه مناط

(١) احمد حامد جمعة، مجلس النواب قسم البحوث، بحث عملية صنع القرار السياسي بين النظرية والتطبيق (العراق أنموذجاً)، ٢٠١٨، ص١.

التمييز بين النفوذ والسلطة، فالذي يمارس النفوذ قد لا يتبوأ منصباً رسمياً بالضرورة [١].

فالنظام السياسي بوصفه صانع القرار داخل الدولة يتكون من تركيبة من المؤسسات الرسمية (السلطة التشريعية، السلطة التنفيذية، السلطة القضائية، اللجان المستقلة) وغير الرسمية (الأحزاب والقوى السياسية، المرجعية الدينية، الصحافة ووسائل الاعلام، منظمات المجتمع المدني، الرأي العام، التفاعل الإقليمي والدولي) [٢].

ومن هنا يمكن ايضاح إدراك صناع القرار السياسي تجاه ميناء الفاو الكبير من خلال مؤسساته الرسمية، والمؤسسات غير الرسيمة وكما ياتي [٢]:

١- أصبح من المعلوم عن المستوى الشعبي ومستوى القيادات الدينية والعشائرية وغيرها من الفعاليات الاجتماعية، ان ميناء الفاو الكبير وما ترتبط به من طرق برية وسكك حديد الى القناة الجافة تعد مصلحة وطنية كبرى لا يمكن التنازل عنها بسهولة والعمل على زيادة الضغط مراكز صنع القرار لإنجاز الميناء بأسرع وقت ممكن وقد أظهرت بعض خطب وتوجيهات المرجعية في النجف الاشرف من أكثر من مناسبة الدعم الكبير من قبل المرجعية لميناء الفاو والقناة الجافة .

٢- أما فيما يخص دور صناع القرار باتجاه المشاريع المنافسة لميناء الفاو الكبير كان الضغط الشعبي حاضرا وله الكلمة تحل ذلك، فعندما طلبت الصين من العراق عام ٢٠١٥ لإكمال الميناء بشكل كامل مع المنطقة الصناعية والسكنية والقناة الجافة، وذلك من خلال قروض ميسرة تجاهلت الحكومة وأصحاب القرار حينها الموضوع، نتيجة للضغوط السياسية من دول الجوار وبعض القوى الدولية، وتبعا لذلك رأت الصين أن العراق غير جاد في أكمال ميناء الفاو، لجأت الى الكويت واكدت انها ستستمر بتشغيل ميناء مبارك، شرط أخذ موافقة العراق على ربط سككي لنقل البضائع ولكن العراق تحت الضغط الشعبي رفض ذلك مما جعل الكويت يوقف العمل بميناء مبارك، وعلى ضوء ذلك لجأت الصين فيما بعد الى ايران بعد فشلها مع الكويت، لاستخدام الموانئ الايرانية لنقل البضائع، شرط الحصول على ربط سككي مع العراق، وأيدت حكومة مصطفى الكاظمي وأصحاب القرار موافقتها على منح ايران ربطاً سككياً، ولكن لا زالت هناك مواقف شعبية وبرلمانية وسياسية رافضة

(١) سعد عبيد السعيدي وبسمه خليل الاوقاتي، دور المعلومات في عملية صنع القرار السياسي الخارجي ، مجلة دراسات دولية ، مركز الدراسات الدولية والاستراتيجية – جامعة بغداد ، ٢٠١١ ، ص ٥٩

(٢) احمد حامد جمعة، مجلس النواب قسم البحوث، مصدر سبق ذكره، ص٧.

للربط السككي مع ايران وهذا ساهم في تعطيل المشروع والضغط لإكمال مشروع ميناء الفاو مما أدى الى قيام السلطة التشريعية وأصحاب القرار بوضع نص في قانون تمويل العجز لشهر أيلول ٢٠٢٠ وحتى كانون الثاني ٢٠٢١ والذي سمح للحكومة باقتراض مبلغ (٣٣٣) مليون دولار من المصارف العراقية من أجل أكمال المشروع، وتوقيع العقد مع شركة دايو الكورية [١].

٣- بدأت وتيرة العمل في ميناء الفاو الكبير تتصاعد بشكل ملفت منذ بداية عام ٢٠٢٠ وبعد الضغط الجماهيري والأكاديمي من جهة وبسبب إدراك صناع القرار لخطورة التفريط بهذا المشروع وانعكاسه على مستقبله السياسي بعد أن أصبح الناخب العراقي واعياً بشكل أكثر وله القدرة على الربط بين ميوله الانتخابية وبين الانجازات على أرض الواقع. وهذا أصبح واضحاً من خلال الظهور الاعلامي شبه اليومي لوزير النقل أو مدير عام شركة الموانئ العراقية لمتابعة العمل بالميناء وبث رسائل اطمئنان.

٤- أن الادراك الاكاديمي والجماهيري لأهمية ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة يسبق كثيراً ادراك صناع القرار والمؤسسات الرسمية وهذا يبدو واضحاً من خلال الجهد العلمي والبحثي والاعلامي الذي قادته المؤسسات العلمية ومراكز التفكير والشخصيات الاكاديمية وبعض الناشطين وبعض الساسة الداعمين لميناء الفاو ومن بين المؤسسات والمنظمات التي قادت حملة معرفية وإعلامية في هذا المجال بالتعاون مع شخصيات محلية مؤثرة هو تحالف ادارة الرأي العام الناشط في مناقشة القضايا الوطني وتوجيه الرأي العام حولها، حيث عقد العديد من الندوات والمؤتمرات بهذا الخصوص ومنها المؤتمر الوطني العام بتاريخ ١٢ ايلول ٢٠٢٠ في فندق الشيراتون بحضور القاضي وائل عبد اللطيف واللواء البحري المهندس الدكتور جمال الحلبوسي واستاذ العلوم السياسية الدكتور سعد السعيدي ورئيسة منتدى الاعلاميات العراقيات نبراس المعموري والعديد من البرلمانيين والمديرين والناشطين والمختصين بالموضوع وقد أتفق اغلبية المتحاورين والحضور على ضرورة ما يأتي[٢]:

أ- الاسراع بإكمال ميناء الفاو الكبير واستثمار ما لدينا من مسافة تغنينا عن المنازعات بين الكويت وإيران لان الميناء يعدَ بوابة لخط الحرير الذي وقعت الصين مع العراق مذكرة عام ٢٠١٥.

---

(١) سلام زيدان، ميناء الفاو الكبير هل تنتصر الإرادة الشعبية العراقية، بحث منشور ٢٠٢٠/١٢/٦، بالساعة ١٢٠٠ للمزيد ينظر الرابط ، https://assafirarabi.com/ar/34683/2020/12/06/

(٢) وائل عبد اللطيف واخرون، تحالف إدارة الرأي العام، (مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار ابعاد ونتائج)، موجز مؤتمر تحالف إدارة الرأي العام، العدد (١١)، ٢٠٢٠، ص١.

ب-العمل على الغاء أو تعديل إتفاقية تنظيم الملاحة في خور عبد الله التي أقرت في مجلس النواب عام ٢٠١٣، عن طريق محكمة المياه في ميونخ -ألمانيا بحضور الطرفين، وفي حال امتناع أحد الأطراف من الحضور، فيتم معالجتها بمواقف أخرى وحلول سياسية منها: الاسراع بميناء الفاو الكبير، الامتناع عن الربط السككي .

ج- القيام بتقديم شكوى في المحاكم الدولية بشأن ميناء مبارك كونه مخالف لكل اتفاقيات قانون البحار، ومخالف للقانون البحري لعام ١٩٨٢، إذ لا يوجد ميناء بالعالم يبنى على الماء بعيد عن اليابسة الا ميناء مبارك، والغرض من ذلك تضييق الممر المائي على العراق ليكون الاعتماد الرئيسي على ميناء مبارك(١) .

د- على مؤسسات المجتمع المدني والاعلام تنظيم حملات ضغط شعبي وإعلامي ضمن ميثاق إعلام وطني لرفض الربط السككي مع الكويت وإيران والتثقيف بما سيترتب عنه من مخاطر والضغط على صناع القرار للإسراع بإنجاز ميناء الفاو

هـ- على الحكومة الاهتمام بالبرنامج الاقتصادي للدولة اهتماما أكبر لما للاقتصاد من دور فاعل ومؤثر، والانتقال من الاقتصاد التقليدي الى الحديث والاستعانة بتجارب دول متقدمة في هذا المجال والسعي للنهوض بالقطاعين الصناعي والزراعي.

و- الاهتمام بملف التفاوض إهتماما أكبر لما يترتب عليه من قرارات واجراءات تحدد مستوى السياسة الخارجية العراقية وانعكاساتها لاحقا على الشأن العراقي.

ز- بعيدا عن الزيارات والمجاملات الدبلوماسية بين صناع القرار للدولتين المتجاورتين العراق والكويت، يدور سباق محموم بين البلدين للسيطرة على منطقة شمال الخليج العربي ذات الأهمية الاستراتيجية البالغة، وسط ضجيج البناء البطيء لميناء الفاو الكبير والبناء المتسارع لميناء مبارك من خلال زيارة صناع القرار العراقي الى الكويت لتباحث حول العلاقات المشتركة. والتي أعقبها نشر مخاوف وتسريبات عن مساومات قوى سياسية عراقية لتخريب المشروع الاستراتيجي أو تعطيله، خدمة لمصالح الكويت. وفي ضوء ذلك عقد وزير النقل العراقي، اجتماعا مع شركة دايو، لحثها على الإسراع في العمل، بعد أن شهد تأخيرا في مراحل إنجازه (٢).

---

(١) وائل عبد اللطيف واخرون، تحالف إدارة الرأي العام، مصدر سبق ذكره، ص٢.

(٢) مصطفى العبيدي، خفايا حرب الموانئ بين العراق والكويت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.alquds.co.uk/%D8%A8%A-

٥- أصدر وزير النقل، بيانا، جاء فيه أن ((ميناء الفاو من أهم مشاريع البنى التحتية في البلاد وسنزيل كل المعوقات أمام إنجازه" مشيرا إلى "ضرورة البدء بمرحلة البناء والتنفيذ لإكماله خلال المدة المحددة)) وحذر من أن ((أي تلكؤ يحدث في التنفيذ سيؤدي إلى الانفتاح على شركات أخرى متخصصة لها باع طويل في تنفيذ المشاريع المشابهة)). وازاء مشكلة التمويل، أشار إلى أنه ((إذا لم توفر الموازنات المقبلة المبالغ المطلوبة للمشروع فلدينا عروض القروض الصينية والكورية والأمريكية والفرنسية لإنجاز مشروع ميناء الفاو)). ((ان إنشاء الميناء الكبير سيكون وفق مواصفات عالمية وسيغير خريطة النقل البحري الدولي وأن طريق الحرير لن يتم دون المرور بالعراق، لأنه نقطة القطع الاستراتيجية إلى شرق وغرب أوروبا)) (١).

٦- في حراك نيابي لدعم مشروع ميناء الفاو، قدمت لجنة النزاهة النيابية، مشروع قانون، بعنوان ((رسم الحملة الوطنية لبناء ميناء الفاو الكبير)) ينص على فرض رسم طابع بمبلغ ألف دينار على المعاملات في الدوائر الحكومية كافة، وذلك بهدف جمع مبلغ لإكمال بناء ميناء الفاو إضافة إلى المبالغ المخصصة من الحكومة لهذا الغرض.

٧- على الرغم من كل هذه النشاطات والفعاليات من القوى الجماهيرية والأكاديمية وبعض القوى السياسية والمرجعيات الدينية حول أهمية إستكمال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة غير أننا كباحثين ومراقبين للأداء السياسي العراقي نلاحظ سوء إدراك وتقييم كبيرين من صناع القرار لأهمية ودور ميناء الفاو الكبير والقناه الجافة على صعيد دعم الاقتصاد الوطني وعلى صعيد تعزيز الموقف والمكانة الإقليمية والدولية للعراق بشكل عام بمعنى أننا أمام سوء إدراك إستراتيجي من صناع القرار لما يمكن أن يمثله ميناء الفاو من أثر على الامن الوطني العراقي بشكل عام، فالأمن الوطني بعد التحولات الكبيرة التي طرأت على مفهومه لم يعد كالسابق يقتصر على الجوانب العسكرية او الاستخبارية بل بات امناً شاملا يعتمد الى مواجهة التهديدات الشاملة بما فيها الاقتصادية ويستند على تحقيق ضرورات الحياة التي تضمن فرص حياة كريمة وعادلة للمجتمع بمعنى أنه أصبح يقترب أكثر من أمن الفرد ومن الامن الانساني الذي يضمن الحدود المقبولة في الجوانب الاقتصادية والسياسية والعسكرية والثقافية وغيرها ومن هنا فإن انجاز ميناء الفاو والقناة الجافة وما تقدمه من فرص اقتصادية وإجتماعية وسياسية يعد جانباً مهماً من جوانب تعزيز الامن الوطني العراقي الذي لا يزال صناع القرار غير مدركين لحقيقة اهميته.

---

(١) مصطفى العبيدي، خفايا حرب الموانئ بين العراق والكويت، مصدر سبق ذكره.

عندما تم توجيه سؤال للخبراء الثلاثة حول مدى إدراك صناع القرار في العراق لأهمية ميناء الفاو ودوره المستقبلي أشاروا الى حجم الخلل الذي ينتاب مستوى إدراك صناع القرار للأهمية الاستراتيجية للميناء كالقناة الجافة واشاروا الى أن هذا الخلل في الادراك يعد واحداً من بين أخطر مهددات الامن الوطني العراقي كونه يسهم في تبديد الفرص الاقتصادية ويمنح حق العراق في دعم اقتصادي ومركزه الاقليمي الى أطراف منافسة اخرى.

المطلب الثاني: دور المشاريع الاقليمية المنافسة

اولاً: ميناء مبارك الكويتي الكبير:

في نيسان ٢٠١١ شرعت الكويت بإنشاء ميناء مبارك الكبير، أي بعد عام من قيام وزارة النقل العراقية بوضع حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير، وعلى أثر ذلك ولدت أزمة مركبة (اقتصادية – سياسية) بين العراق والكويت تصاعدت على أثرها التصريحات عبر وسائل الاعلام من السياسيين والمعنيين بالشأن الاقتصادي والملاحي، محذرة من مخاطر هذا الميناء على مستقبل الحركة الملاحية في الموانئ العراقية وعلى مستقبل الاقتصاد العراقي ككل [(١)].

من المعروف أن هناك (٢٣) مضيقاً وقناة عالمية، بضمنها قناة خور عبد الله وفي كل تلك القنوات والمضايق والممرات الملاحية، لم يتم انشاء أي مشروع أو ميناء أو أرصفة تحميل، بسبب مراعاة الدول للإعاقة الملاحية التي قد تحصل نتيجة إنشاء مثل هذه الموانئ، وعليه فإن قناة خور عبد الله مشمولة بهذا النظام العالمي، كونها قناة ضيقة لا يتجاوز عرض الممر الصالح للملاحة فيها سوى (٣٠٠) متر، لذلك فإن موضوعة ميناء مبارك أضيفت إلى الأزمات التي عصفت بالعلاقات العراقية الكويتية[(٢)].

ومن المقرر أن يرتبط ميناء مبارك مع سكة القطار الخليجي التي تخدم الميناء وهناك أفكار وخطط لمد السكة إلى العراق وإيران وتركيا. كما يتم تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء لتمكين السفن ذات الإحجام الكبيرة من الوصول والرسو بأمان على ارصفة الميناء فضلاً عن تصميم المباني وإنشائها والخدمات الرئيسة الضرورية لبدء اعمال التشغيل في الميناء[(٣)].

---

(١) جريدة الانباء، العدد (٩٨٠٢)، الكويت، ٢٠١٠، ص١١.

(٢) قاسم محمد عبيد – جواد كاظم الشمري، ازمة ميناء مبارك الكويتي وأثرها على العراق، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، ٢٠١١، ص٧.

(٣) عبدا الله الغنيم واخرون، الكويت وجودا وحدوداً، ط ٢، مركز البحوث للدراسات الكويتية، ٢٠٠٩، ص٦٣.

يعد ميناء مبارك الذي ستقيمه الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير، التحدي الأكبر، إذ سيتعرض الاقتصاد الوطني للمزيد من الاختناقات في ظل حالة الصراع. حتى بات من المؤكد أن الدور الذي تمارسه بعض القوى السياسية سعيا للنيل من الأخرى على حساب المصلحة الوطنية هو التحدي الأبرز الذي يواجهه الاقتصاد الوطني. ومن أهم هذه الآثار عند بناء ميناء مبارك الكويتي الاتي(١):

١- الاثار السلبية على الملاحة.

٢- الآثار على الموانئ العراقية.

٣- الاثار على مهنة صيد السمك والاحياء البحرية والتأثير على معيشة السكان المحليين.

٤- الآثار على حركة التجارة العراقية.

٥- الاثار البيئية.

٦- الاثار على الصادرات النفطية العراقية.

أن نسبة صادرات النفط العراقي عبر موانئ البصرة تبلغ قرابة ٧٧% من مجمل الصادرات النفطية العراقية أما المتبقي فيتم تصديرها عبر الانابيب الواصلة الى ميناء جيهان التركي من شمال العراق وبذلك فإن هذا المشروع يكون تأثيراً مباشراً على نسبة كبيرة من صادرات العراق النفطية التي تمثل العائد الرئيس لموازنات العراق السنوية، اذ بلغ الاعتماد على العائدات النفطية بنسبة ٩٥% في موازنات العراقية لعام ٢٠٢٠.

ميناء مبارك الكبير يعاني من مشكلة قد تجعله عديم الفائدة وهو أنه بحاجة إلى ربط سككي مع القناة الجافة العراقية التي يتم من خلالها نقل البضائع لمختلف أرجاء العالم عبر تركيا، وسوريا، والأردن، والسعودية، ومصر. ومن دون الربط السككي يصبح ميناء مبارك الكبير عديم الفائدة، وستكون السفن مجبرة على التوجه إلى الموانئ العراقية لضمان تأمين نقلها للدول الأخرى. لمعالجة ضحالة أعماق الموانئ العراقية بات من الضروري والحيوي استكمال العمل موضوع في ميناء الفاو الكبير للابتعاد عن مشكلات استخدام خور عبد الله، لأنه يقع في منطقة رأس البيشة على حماية الجرف القاري للعراق، في الجانب الغربي لشبه جزيرة الفاو، للمزيد ينظر الشكل (٣).

---

(١) ينظر كل من مصطفى فهد محسن، الحدود البحرية العراقية الكويتية دراسة في الموقف القانوني الدولي البحري، ندوة ميناء مبارك الكويتي وأثره على الموانئ والبيئة العراقية، وزارة النقل العراقية، ٢٠١١/٧/٦، ص١٤١. وكذلك كاظم فنجان الحمامي، الأثار السلبية لميناء بوبيان على العراق، ندوة ميناء مبارك الكويتي وأثره على الموانئ والبيئة العراقية، وزارة النقل العراقية،٢٠١٩/٧/٩، ص ١٩٩.

الشكل (٣)

موقع ميناء مبارك



المصدر: حسن عبدة حسن، ميناء مبارك الكبير .. قصة صراع، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢/ ١٠/ ٢٠٢١ بالساعة ١١٠٠ للمزيد ينظر الرابط:

https://www.emaratalyoum.com/politics/news/2011-08-18-1.416898

يرى الباحث من خلال الصور والخرائط أن ميناء مبارك بدون العراق وتسهيلات العراق، سيتحول الى ميناء كبير بالاسم والإنشاءات فقط ولكن في الحقيقة سيكون كالهيكل العظمي من الناحية الاقتصادية والتجارية، والسبب أن الكويت لديها حالياً خمسة موانئ بحرية فهي ليست بحاجة الى ميناء بهذا الحجم لاحتياجاتها الخاصة ولكنها تُخطط لكي يكون ميناء مبارك ميناءاً دولياً تعبر منه التجارة الدولية ولكن الى أين ومن أين؟؟ لا يوجد غير العراق وأرض العراق معبراً للتجارة الدولية وبدون فتح المجال العراقي سيموت ميناء مبارك موتاً سريرياً أيضاً إذ بمجرد أن يغلق العراق منفذ صفوان وباقي حدوده مع الكويت وتُمنع التجارة معه سيكون هذا الأجراء هو موتا لميناء مبارك، هذه الورقة يمكن التلويح بها، ويُمكن استعمالها مستقبلاً من قبل العراق عند التفاوض.

ثانياً: الربط السككي بين الكويت – العراق:

طرحت فكرة الربط السككي بين العراق والكويت اول مرة عام ٢٠٠٧ عبر الوسيط الامريكي الذي كلفته الكويت للتوسط مع العراق انطلاقا من اعتقادها بفاعلية الدور الامريكي في العراق آنذاك ثم تم اعادة طرح الفكرة بين فترة واخرى ولحد الان مستمرة وبقوة حيث تعمل الكويت على ترويج هذا المشروع عبر قنواتها الرسمية مع العراق او الشخصية مع بعض الشخصيات العراقية النافذة.

وعلى الرغم من أن العراق حينذاك لم يرحب بالفكرة الا أنه لم يبد معارضة صلبة الامر الذي شجع الجانب الكويتي على الاحتفاظ بجوهر المشروع وضمه لمشروع الرؤية الكويتية لعام ٢٠٣٥ (١) .

رفض العراق مشروع الربط السككي مع الكويت بشكل أولي عبر وزير النقل الاسبق عامر عبد الجبار الذي أبدى تحفظه على الربط بعد أن احيل له كامل الملف من رئاسة الوزراء الا أن الكويت لم تعدَ الموضوع منتهي واستمرت بمحاولاتها المتعلقة بالربط خصوصا انها كانت تعلم ان الموقف العراقي هذا ممكن أن يتغير لمصلحتها إذا ما واصلت الضغط على العراق بطرق مختلفة والتنسيق مع القوى السياسية العراقية الفاعلة لتمرير المشروع (٢).

ان جوهر المشروع هو مد خط لسكك الحديد من الكويت الى البصرة لنقل البضائع الى العراق حيث تم التخطيط لعملية شحن بري ضخمة للبضائع التي ستصل الى ميناء مبارك الكويتي وتنقل لاحقا الى العراق مقابل دفع رسوم معينة للعراق عن مرور الخط الى الاراضي العراقية (واردات) تحت مبرر رئيس هو ان موانئ العراق الحالية لا تستطيع استقبال الناقلات البحرية العملاقة بسبب انخفاض عمقها الذي لا يتجاوز ١٢ متراً فضلا عن صعوبة الابحار في خور عبد الله . اضافة الى الربط السككي يمكن أن يكون جزءاً من مشروع دولي للنقل التجاري من الصين الى أوروبا عبر الاراضي العراقية، وهذا ما تحاول الكويت الترويج له مدعومة ببعض المساندين لهذه الفكرة من العراقيين سواء أكانوا يمثلون صفة رسمية أم شخصيات سياسية وإعلامية وإكاديمية معينة (٣) وللوقوف على اهم تطورات الربط السككي بين الكويت والعراق نجد ماياتي :

١- اهم التحركات الكويتية لتمرير المشروع وموقف العراق منها وتتمثل بالآتي (٢):

أ- استخدمت اوراقها كافة لإجبار العراق أو إقناعه على الموافقة، من بينها توظيفها لورقة امكانية منح قروض للعراق في وسط ازمة مالية عراقية كبيرة، ودعم بعض الشخصيات السياسية ماليا مقابل المساهمة في إبطاء انجاز ميناء الفاو لكي لا يتناسب من التوقيتات والحسابات الزمنيـة الصينية المتعلقة بمشروع الحزام والطريق.

(١) عمار الصالح، كيف ستتأثر موانئ العراق من ربط السكك الحديدية مع ايران والكويت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٢، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.aljazeera.net/ebusiness/2018/11/21

(٢) جمهورية العراق، وزارة النقل، التقرير المركزي، قسم التخطيط والمتابعة، بغداد، ٢٠١٩.

(٣) علاء اللامي، الربط السككي بين العراق والكويت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٣، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط : http://www.albadeeliraq.com/ar/taxonomy/term/1274

ب-الاستمرار منذ عام ٢٠١٠ بالتوسع في ميناء مبارك لتضييق الخناق على العراق، بالتزامن مع إقناع الجهات المنفذة لميناء الفاو بعدم جدوى المشروع غير ان الضغط الشعبي العراقي ومساندة بعض الشخصيات السياسية والجماهيرية حال دون تمرير رؤية الجهات التي تدعم الربط السككي على حساب ميناء الفاو.

ج- ما يشجع الكويت ودول الجوار الاخرى على استمرار المحاولات هي التنازلات العراقية السابقة في ترسيم الحدود البرية وخور عبد الله وشط العرب والوهن السياسي والضعف والتشتت والتناحر الداخلي وتعدد مصادر القرار العراقي.

٢- أسباب موقف الكويت الضاغط لتمرير المشروع هي [١] :

أ. التأثير على القرار العراقي والضغط على السياسة الخارجية العراقية بشكل عام عبر الخنق الاقتصادي ولهذه الغاية اسباب كثيرة منها التناقضات السياسية التاريخية بين الطرفين، والخشية من استعادة العراق لدوره الاقليمي ومحاولة استرجاع حقوقه المتمثلة بخور عبد الله وبعض الاراضي المحاذية لمنطقة أم قصر.

ب. الفوائد الاقتصادية الكبيرة التي ستحققها الكويت من هذا المشروع متمثلة بتحولها الى مركز شحن وتصدير إقليمي ودولي من جهة مقابل حرمان العراق من النهوض اقتصاديا والتحول الى مركز إقليمي للترانزيت والشحن والتنمية والاستثمار والذي يعني حرمان القوى المنافسة الاخرى من القيام بهذا الدور.

ج. يدعم الكويت في تحركها هذا اغلب دول الخليج الذين يخشون من تأثير المشاريع العراقية على مكانتهم الاقتصادية بمن فيهم إيران التي تريد هي الاخرى مد سكة حديد، حيث تخطط إيران تنافس الاخرين في أن تكون هي مركز الربط الدولي تجاريا بين الصين والاتحاد الاوروبي مرورا بالعراق.

ثالثاً: الربط السككي إيران- العراق:

تعود فكرة مشروع الربط السككي بين إيران والعراق إلى أكثر من عشر سنوات، لكن في آب ٢٠١٨ ومن خلال صناع القرار الايراني، عزمت إيران على بناء خط سكة حديد يربط الخليج العربي بالبحر الأبيض المتوسط، من البصرة في جنوب العراق إلى البو كمال على الحدود العراقية السورية، متجهاً نحو دير الزور في شمال شرق سوريا، كما أشار المدير العام لشركة السكك الحديد الايرانية (سعيد

رسول) إلى أن المشروع سيكون جذاباً للصين التي تنوي إيران تعزيز علاقتها الاقتصادية معها لتعويض العقوبات الأمريكية(١) .

لقد واجه هذا المشروع تحفظات متكررة من الجانب العراقي على الجدوى الاقتصادية منه، على فرض أن تدفّق السلع والأفراد وغيرها سيكون تقريباً باتّجاه واحد من إيران صوب العراق الذي لا يكاد يُصدّر شيئاً يُذكر لجارته الشرقية، قياساً بما يستورده منها من كمّيات كبيرة من المواد والسلع رخيصة الثمن، فضلاً عن تدفّق الزوار الإيرانيين الى أراضيه بالملايين كلّ سنة لزيارة الأضرحة والمراقد الدينية، مشكّلين عبئاً أمنياً واقتصادياً على العراق(٢).

ان إيران تطمح أن يشمل الربط السككي بينها وبين العراق عدة مدن عراقية وسورية، وأن يشكل انطلاقة كبيرة نحو دول شمال أفريقيا وأوروبا، فضلاً عن كونه ممراً مؤمناً وطريقاً تجارياً بعيداً عن المضايقات الأمريكية في مياه الخليج العربي، ويلعب دوراً مهماً في ترسيخ نفوذها في العراق وسوريا، بعيداً عن أي استحقاقات مستقبلية تجري هناك، حسب ما تقتضيه استراتيجيات القوى الدولية، إلى جانب سهولة الوصول إلى الأماكن الدينية المقدسة في البلدين(٣).

رابعاً: البعد الاستراتيجي لمشروع الربط السككي:

تنظر إيران بقلق لمستقبل نفوذها في العراق وسوريا، ولذلك بدأت تؤسس لنفوذ جديد في حالة عدم اليقين الإيرانية بشأن هذا المستقبل، توفر دافعاً كبيراً لها لإيجاد بديل استراتيجي يربط العراق وسوريا بآليات الاستراتيجية الإقليمية الإيرانية بأبعادها الشاملة، فرغم الضغط الإسرائيلي وحتى الأمريكي في اعتراض عمليات النقل البري الإيراني عبر الحدود العراقية والسورية، سواءً عبر هجمات بالطائرات المسيرة، أو فرض عقوبات على شركات النقل الإيرانية، التي اتهمتها الولايات المتحدة بنقل الأسلحة والمقاتلين إلى الداخل السوري، خلافاً لأنظمة وقوانين سلطة الطيران الدولية، لذلك بدأت إيران تفكر بحلول أكثر عملية، وفي هذا الإطار يبرز الاهتمام والإصرار الإيراني على إتمام مشروع الربط السككي مع العراق، من أجل تدارك هذه الحسابات الاستراتيجية المعقدة.

(١) شذى خليل، إيران والربط السككي المشروع التوسعي عبر العراق وسوريا وصولا إلى المتوسط، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٦، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://bit.ly/2WaepAF.

(٢) جريدة العرب الدولية، حكومة بغداد تساير طهران في حلمها بربط لسكك الحديد يصل إيران بضفة المتوسط، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٧، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://bit.ly/3wX2F0J .

(٣) روح الله صالحي، مبادرة طريق الحرير الصينية الاهداف والموانع والمشاكل، دراسة جامعية، الجامعة الحرة، طهران، ٢٠١٦، ص١٧.

وتنتج في هذا المجال عدة أبعاد استراتيجية تطمح إيران لتحقيقها عبر هذا المشروع، أبرزها[(١)]:

١- إيجاد ممر بري آمن يربط الحدود العراقية والسورية بالحدود الإيرانية.

٢- ربط ميناء الخميني بميناء اللاذقية السوري على البحر الأبيض المتوسط.

٣- تسهيل عملية نقل الأفراد والتعزيزات والسلع من إيران إلى العراق وسوريا، ومن ثم لغيرها من الدول.

٤- تعزيز مكانة إيران وتموضعها على مسار الحزام والطريق الصينية، كتوجه مهم للتخلص من سياسة العقوبات الأمريكية المفروضة عليها، فضلاً عن خلق أرضية استراتيجية للصين لمزاحمة الولايات المتحدة في المنطقة.

٥- قد يصبح الربط السككي هو الخيار الأكثر فاعلية، بل إن لديه القدرة على توسيع القدرة اللوجستية لإيران إلى حد كبير في العراق وسوريا، خصوصاً أن إيران تطمح لتسخيره في عملية المساهمة بإعادة إعمار سوريا.

٦- تطمح إيران وعبر مشروع الربط السككي مع العراق إلى إفشال (مشروع الشام الجديدة)[(*)]، إذ تنظر بخشية كبيرة إلى نجاح هذا المشروع، حيث سيؤدي إلى سحب إحدى ركائز مشروعها الاستراتيجي في الشرق الأوسط-العراق، وهو ما قد يؤدي إلى حدوث فجوة كبيرة في استراتيجيتها الإقليمية، والتي قد تنعكس سلباً على أدوارها في سوريا ولبنان، خصوصاً أن مشروع الشام الجديدة يستهدف ربط هذه الدول بالنهاية [(٢)].

٧- تسعى إيران وعبر مشروع الربط السككي، إلى تجاوز المضايقات البحرية التي تواجهها في عملية نقل النفط أو التعاملات التجارية مع سوريا، إلى جانب الحفاظ على قوتها البحرية من الاستنزاف جراء استهدافها المستمر، سواءً في بحر عمان أم البحر الأحمر.

الا ان هذا المشروع يواجه جملة من التحديات أبرزها[(٣)]:

---

(١) شذى خليل، إيران والربط السككى المشروع التوسعى عبر العراق وسوريا وصولا إلى المتوسط، مصدر سبق ذكره.

(*) الشام الجديد هو اسم مشروع تعاون عربي يضم الأردن والعراق ومصر، يقوم على أساس التفاهمات الاقتصاديّة والسياسيّة بين هذه البلدان الواقعة فى قلب الشرق الأوسط. تم إطلاقه بصيغته الحاليّة في أيلول/ سبتمبر ٢٠٢٠ بعد سلسلة من الاجتماعات بين قادة الأطراف الثلاثة.

(٢) مركز الامارات للسياسات، استثمارات إيرانية لتنفيذ مشروع الربط السككي بين البصرة والشلامجة، موقع شفق نيوز، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://bit.ly/36NMJ6r .

(3) David Adesnik and Behnam Ben Taleblu, Burning Bridge: The Iranian Land Corridor to The Mediterranean, Foundatıon for Defense of Democracıes, Washington, Dc, 2019, pp.20-22.

١- **التحدي الاقتصادي:** إذ تشكل الكلفة التقديرية لإتمام هذا المشروع حوالي ٢١ مليار دولار، وهي قيمة مالية لا تستطيع إيران توفيرها في ضوء واقعها الاقتصادي المتردي، كما أن العراق غير قادر على توفير هذه المبالغ في ضوء الأزمة الاقتصادية التي يعيشها، فضلاً عن أن البنية التحتية المدمرة في سوريا، وتحديداً قطاع سكك الحديد، قد لا تبدو مهيأة لمثل هذا المشروع.

٢- **التحدي الأمني:** فبالنظر إلى مناطق مرور مشروع الربط السككي الإيراني داخل العراق يتضح أن أغلب هذه المناطق تشهد نشاطاً متصاعداً لخلايا تنظيم داعش والعمليات الارهابية، بعد أن كانت خاضعة لسيطرته في السابق، ورغم السعي الإيراني لتأمين هذه المناطق عبر الفصائل القريبة منها، إلا أنها لا زالت تشهد توترات أمنية متصاعدة، وهو ما يؤثر على جدوى وفعالية هذا المشروع.

٣- **التحدي الأمريكي والإسرائيلي:** لقد حاولت كلٌّ من الإدارة الأمريكية وإسرائيل خلال الفترة الماضية وما زالت تعطيل عمليات نقل الأسلحة والمقاتلين التي تقوم بها إيران عبر الممرات البرية، سواءً عبر استهدافها أم فرض تقييدات على عمليات النقل الجوي والبحري، ومن ثم فإنه ليس من المتوقع أن تتقبل هاتان الدولتان عمليات النقل التي يمكن أن تقوم بها جمهورية ايران الاسلامية عبر الربط السككي مع العراق إلى سوريا، خصوصاً أن إيران ستكون قادرة على نقل كل شيء دون رقابة أو حتى تفتيش.

٤- **مشروع الشام الجديدة:** على رغم من إتمام العراق للموافقات التنفيذية الخاصة بالربط السككي مع إيران، إلا أنها تبدو متحمسة أكثر لمشروع الشام الجديدة، خصوصاً أنه يوفر جدوى اقتصادية أكبر من الربط السككي مع إيران، ومن ثم فإن إيران ستواجه تحدياً صعباً في إمكانية سحب الحكومة العراقية من تفعيل هذا المشروع، وبالشكل الذي قد يعرقل من طموحاتها الجيوسياسية.

٥- **الانفتاح الاقتصادي والتجاري الخليجي مع العراق:** وما يمكن أن ينتجه هذا الانفتاح من ميزات اقتصادية كبيرة قد يحصل عليها العراق، ما قد يفرغ مشروع الربط السككي مع إيران من جدواه الاقتصادية.

وبجانب ما تقدم تبرز الطموحات التركية في إنشاء ربط سككي من إسطنبول حتى البصرة، كتحد في وجه مشروع الربط السككي الإيراني مع العراق، وهو ما قد يخلق بؤرة جديدة من بؤر الصدام التركي الإيراني في العراق.

خامساً: التداعيات الجيوسياسية والاقتصادية للمشروع:

من المحتمل أن يُفرز مشروع الربط السككي العديد من التداعيات الجيوسياسية والاقتصادية

المؤثرة، والتي يمكن إجمال أهمها على النحو الآتي(١):

١- إنهاء الجدوى الاقتصادية من مشروع ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به، خصوصاً أن مشروع الربط السككي سيحول العراق إلى منطقة ترانزيت لإيران، ومن ثم فإن الغاية الرئيسة من الربط السككي ربط البضائع الصينية والإيرانية بالأسواق الأوروبية، عبر ربط الموانئ الإيرانية بهذه الأسواق، ما يشكل ضربة كبيرة لمشروع ميناء الفاو الكبير.

٢- إن مشروع الربط السككي سيزيل الحواجز الكبيرة أمام السيطرة الإيرانية على سوريا، إذ سيكون الطريق من بغداد إلى دمشق مفتوحاً فعلياً أمام حركة المرور الإيرانية.

٣- يشكل هذا المشروع تحدياً كبيراً للمساعي التي تبذلها كلٌ من مصر والأردن لإعادة ربط العراق ضمن منظومة اقتصادية مشتركة، المعبَّر عنها بمشروع الشام الجديدة.

٤- تسعى جمهورية ايران الاسلامية عبر هذا المشروع إلى التحوُّل إلى (مشروع الحزام السككي)، وذلك عبر ربط مناطق آسيا الوسطى بالبحر الأبيض المتوسط، خصوصاً إذا نجحت بربط مشروع الربط السككي مع العراق وسوريا بمشروع (أستر الأذربيجاني)، عندها ستشكل ثقلاً جيوسياسياً كبيراً متحكماً بمجمل التفاعلات الاقتصادية والسياسية في المنطقة.

٥- يُشكِل العراق القناة الجافة لربط موانئ دول الخليج العربية بقلب أوروبا، ومن ثم فإن نجاح تنفيذ مشروع الربط السككي الإيراني مع العراق ستكون له تداعيات كبيرة على دول الخليج العربية، التي تحاول اليوم موازنة الدور الإيراني في العراق، كما أنه يشكل حجر عثرة في طريق أي محاولات لتوسيع العلاقات التجارية والاقتصادية الخليجية مع العراق.

تنظر إيران وعبر مشروع الربط السككي إلى ضرورة تبني منطقة نفوذ باتجاه البحر الأبيض المتوسط لمنع أي خطر في المستقبل، إذ يضيف وجود إسرائيل على أهداف هذا المشروع بعداً أيديولوجياً لسياسة النفوذ التي تنتهجها، خصوصاً أنها ترى في هذا المشروع فرصة لإنهاء فكرة عزل حزب الله اللبناني عن إيران.

وحينما تم توجيه سؤال للخبراء الثلاثة حول مدى خطورة المشاريع الاقليمية المنافسة لميناء الفاو ومنها الربط السككي مع العراق أو الموانئ المنافسة أجابوا بشكل متباين من حيث الحدة ومتوافق من

---

(1) Sune Engel Rasmussen, Aresu Eqbali, Iran, China Sign Economic, Agreement, Challenging U.S. Pressure, The Wall Street Journal, https://on.wsj.com/3sJbc6r.March 27, 2021 Security.

حيث المعنى في أن هذه المشاريع تمثل خطر حقيقي على استكمال الميناء وعلى الهدف النهائي من انشائه وعلى صناع القرار والقوى الشعبية والاكاديمية والاعلامية التنبيه على هذه الخطورة.

سادساً: الانعكاسات السلبية لمشروع الربط السككي مع الكويت وإيران على العراق:

ويمكن اجمال بعض هذه الانعكاسات بالنقاط الاتية(١):

١- سيقلص الجهود الوطنية الخاصة باستكمال ميناء الفاو حيث لن يعد حينذاك جدوى من إكماله .

٢- سيفقد العراق المكانة التي يحلم بها في مجال الاقتصاد الدولي والاقليمي بوصفه نافذة وقناة اساسية للنقل التجاري الدولي ومركز اقليمي للنقل والتجارة والخدمات اللوجستية في حال فشل مشروع ميناء الفاو .

٣- الخسائر الاقتصادية والسياسية الهائلة والفرص التنموية المهدورة التي سيسببها المشروع لو تم التخلي عن ميناء الفاو والتي سنبينها لاحقا.

٤- تأثير الكويت الى حد كبير بالاقتصاد العراقي عبر التحكم بالتدفق التجاري عبر موانئها وتحول العراق الى الحلقة الاضعف بالمنطقة بعد ان يتحول على المستوى الاستراتيجي الى دولة حبيسة تعتمد في نشاطها التجاري الخارجي على منشأت دول الجوار.

٥- في حال تم تمرير الربط السككي الكويتي والايراني سيكون هناك توافق ايراني- كويتي كبير في موضوع إبقاء القرار العراقي تابع والوضع الداخلي هش لتسهيل ادارة الشأن العراقي الداخلي من الدولتين، وهناك بوادر واضحة للتنسيق الكويتي الايراني في مجال ترسيم الحدود البحرية مقابل استبعاد العراق من هذه التفاهمات (٢).

غير أن هناك مبررات معينة تتبناها شخصيات سياسية واقتصادية عراقية وبعض القوى التي لا ترى مشكلة في الربط السككي مع الكويت أو إيران و يحاولون تمرير فكرة تعد بالنسبة لنا غير منصفة ولا تمتاز بأدنى معايير المنطقية الاقتصادية ومحاولة إقناع الشعب العراقي بها وهي أن الربط السككي يمنح العراق ورقة مساومة مع الكويت وايران مستقبلا عبر ربط مصالحهم الاقتصادية بالعراق والتحكم بطرق المرور مثلما تفعل مثلا تركيا مع روسيا والاتحاد الاوروبي او مع دول القوقاز والاتحاد الاوروبي، لدفع ايران الى اعادة حقوق العراق في شط العرب ودفع الكويت لإعادة بعض حقوق العراق في خور عبدالله

(١) مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار الابعاد والنتائج، موجز عن مؤتمر تحالف ادارة الرأي العام، بغداد، ايلول ٢٠٢٠، ص ٥.

(٢) عمار الصالح، كيف ستتأثر موانئ العراق من ربط السكك الحديدية مع ايران والكويت، مصدر سبق ذكره.

والحدود البرية، ولكن بالحقيقة هذا الموضوع مستحيل وغير قابل لمجرد الطرح من ايران والكويت.

فهل يمكن تخيل قبول دول بالتنازل عن مكتسب قاتلت من أجله سنوات كثيرة ودفعت دماء وثمناً باهضاً مقابل مكاسب إقتصادية بسيطة. وقد غاب عن حساب هؤلاء المرحبين بالمشروع الرفض الامريكي ودوره في عرقلة تطور المشروع الاقتصادي الايراني عبر العراق لا سيما إذا ما كان جزءاً من مشروع صيني عالمي يحاول أن ينافس الولايات المتحدة في الشرق الاوسط والاتحاد الاوروبي او يقصيها تماما، فهل من المعقول أن تمنح إيران شط العرب كاملا للعراق مقابل مزايا ضيقة غير مضمونة وهي الدولة المعروفة بصلابة موقفها الخارجي.

إن الربط السككي مع دول الجوار لابد من التريث به لحين إعداد دراسات الجدوى لهذه الأنواع من الربط ولحين دراسة البنى التحتية للسكك في العراق، أن مشاريع الربط (مع الكويت وإيران وخاصة مع الكويت) ستؤثر سلبا على أداء الموانئ العراقية وستحقق الفائدة لموانئ الدول والأقطار المجاورة على حساب موانئ العراق، عليه فإن أية موافقة على الربط يجب أن تسبقها دراسة متأنية بما يخدم مصلحة العراق في هذا المجال على أن يكون مصحوبا بفتح ملفات لحل مشاكل جديرة بالاهتمام مع تلك الدول مقابل الموافقة على الربط السككي.

المبحث الرابع: دور القناة الجافة في تعزيز الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير

تبرز الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير من خلال استثمار موقع العراق الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محليا واقليما ودوليا وذلك بتأثيره على اتجاهات النقل الدولية مستقبلا كونه يمثل جسراً أرضياً بين الشرق والغرب وذلك باختزاله المسافة والوقت، مقارنة بقناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح من خلال ذلك سيتم بيان أهمية دور القناة الجافة في تعزيز الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير [١].

يمثل العراق جسراً أرضياً بين دول القارة الاوروبية بوصفها اوسع تجمع صناعي عالمي تقليدياً وبين دول الخليج العربي بوصفها أكبر مركز إمداد عالمي للطاقة. وبين دول شرق آسيا وجنوبها التي أصبحت أكبر منتج عالمي وبين الولايات المتحدة ودول الاتحاد الاوروبي والتي أصبحت أكبر سوق مستهلك في الوقت الراهن. ويمثل الجسر المذكور الطريق الاقرب مسافة والاقصر وقتا والاقل كلفة خصوصا في حالة توقف الطريق عبر قناة السويس. وهذا ما حدث عندما تحولت التجارة (١٩٧٥-١٩٦٧) المارة عبر القناة الى موانئ دول الخليج العربي وموانئ العراق وعبر أراضيه، باتجاه الموانئ التركية والسورية واللبنانية عند سواحل البحر المتوسط [١].

وقد أعاد حدث جنوح ناقلة النفط العملاقة (ايفرجيفن) في قناة السويس في ٢٦ اذار ٢٠٢١م الروح لطرح مشاريع جديدة للنقل للنقاش منها المشروع الاسرائيلي لشق قناة عبر صحراء النقب تربط بين نهايات البحر الاحمر وبين البحر المتوسط نحو اوروبا للمزيد ينظر الشكل (٤).

وهنا يأتي الدور المهم الذي يمكن أن يقدمه ميناء الفاو والقناة الجافة العراقية من خلال تقديم البديل الاستراتيجي العالمي عن المشاريع الاسرائيلية وغيرها من المشاريع التي تهدد مصالح العراق والدول العربية الاخرى[٢].

---

(١) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية وافاق التنمية المستدامة، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٦، ص٦٦.

(٢) الميادين، بعد جنوح السفينة في قناة السويس، هل من خرائط مائية جديدة تعد للمنطقة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/١٥، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.almayadeen.net/news/politics/146718

الشكل (٤)

يبين جنوح الناقلة (ايفرجيفين في مدخل قناة السويس)



المصدر: من اعداد الباحث، بالاعتماد على، الميادين، بعد جنوح السفينة في قناة السويس، هل من خرائط مائية جديدة تعد للمنطقة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٥، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.almayadeen.net/news/politics/146718

تقوم فكرة القناة الجافة على أساس ربط موانئ العراق والخليج العربي بموانئ البحر المتوسط عبر الارتباط برياً من خلال الأراضي العراقية وصولا الى تركيا وميناء مرسين عبر البحر المتوسط والى سوريا وميناء اللاذقية وطرطوس وبانياس لنقل التجارة الدولية الى وجهاتها النهائية لاسيما الى الأسواق الاوروبية، وتتمثل مبررات اعتماد هذه القناة، بتقليص المسافات البحرية _ البرية والذي يعني تدني كلف النقل، كما ان وصول المسارات المرجحة لمسارات الطرق الاوربية / الدولية المعاصرة الى نهايتها (Terminal) عند موانئ شرق البحر المتوسط، يتطلب متابعة العبور الى الدول الاسيوية باعتماد القناة الجافة عبر الموانئ العراقية (وخصوصا ميناء الفاو الكبير).

إن الانطلاق المتوقع باعتماد القناة الجافة يستلزم العديد من تسهيلات النقل (Transport Facilities) والمتمثلة بالآتي [(١)]:

١- ربط (الطرق السريعة) وخطوط السكك الحديد في العراق بمثيلاتها في الدول المجاورة وبصورة متوافقة من حيث التصميم واستيعاب الحمولات والخدمات الأخرى.

٢- إن أقصر خطوط السكك يكون ما بين (ميناء الفاو بتجاة تركيا ميناء مرسين وبإتجاه سوريا ميناء اللاذقية).

٣- التركيز على استخدام الحاويات (Containers) لنقل البضائع والسلع من موانئ العراق

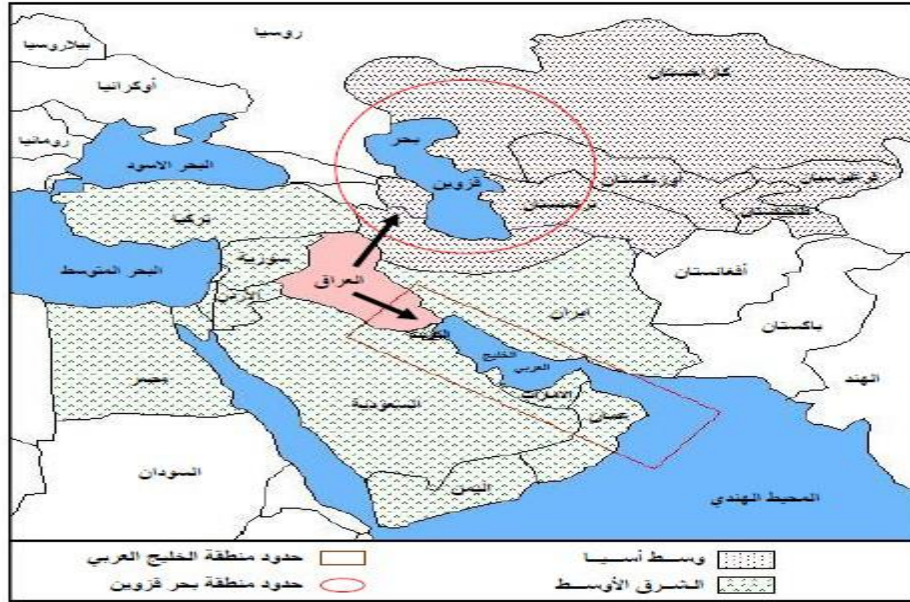
(١) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية وافاق التنمية المستدامة، مصدر سبق ذكره، ص٧٤.

٤- أهمية النقل البري عبرة المنطقة الشمالية باتجاه تركيا وصولا الى موانئ البحر المتوسط.

وصف المختصون في الشؤون الاستراتيجية العراق وفقاً لأهم النظريات الجيبوليتيكية بأنه غاية في الأهمية كونه يقع ضمن الجسر الارضي الذي يربط قارات العالم القديم ويوصل بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وقد برزت هذه الأهمية خلال سنوات الحرب العالمية الأولى والثانية[١]، فضلاً عن الحرب الباردة للمزيد ينظر الخريطة (٢ و٣) يوضحان أهمية الموقع الجغرافي للعراق كما تبرز الأهمية الأستراتيجية لموقع العراق الجغرافي كونه يقع ضمن أقصر الطرق الجوية التي تربط غرب اوروبا وجنوبها بجنوب شرق اسيا وتعد بغداد مركزاً مهماً لملتقى الطرق البرية في الشرق الاوسط وما سكة حديد بغداد- برلين إلا شاهد على ذلك[٢]، للمزيد ينظر الخريطة (٤).

الخريطة (٢)

أهمية الموقع الجغرافي للعراق في جنوب شرق اسيا وبحر قزوين



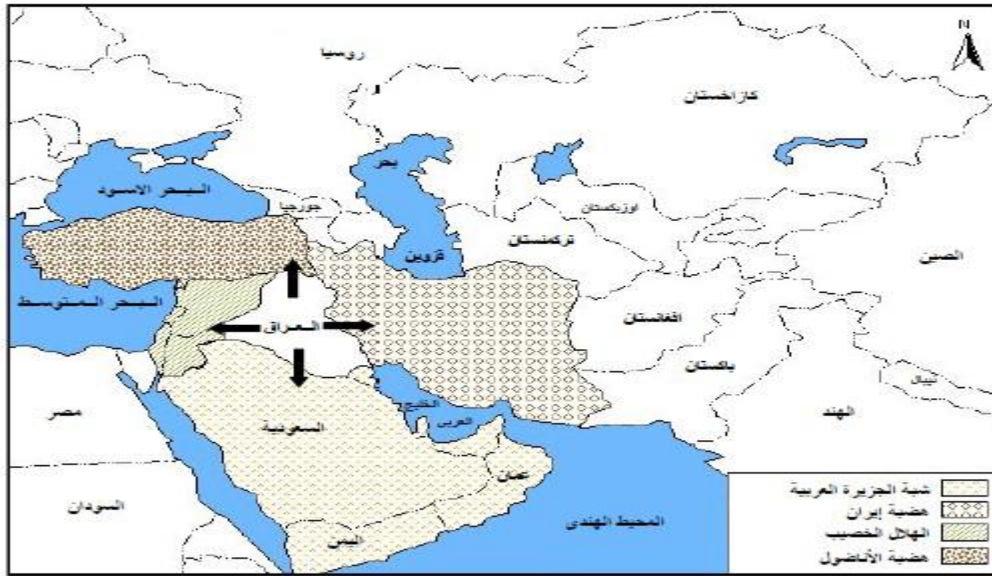
المصدر: الخريطة من تحديث الباحث بالاعتماد على، زيد علي حسين، المرتكزات الجغرافية للاستراتيجية الامريكية في العراق، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠١٤، ص ٥٤.

(١) صلاح حميد الجنابى، سعدي علي غالب، جغرافية العراق الإقليمية، دار ابن الاثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ٢٠٠٥، ص ١١.

(٢) على حسين على، تحديات بناء الدولة العراقية بعد عام ٢٠٠٣م (دراسة جيواستراتيجية)، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠١٦، ص ٤.

الخريطة (٣)

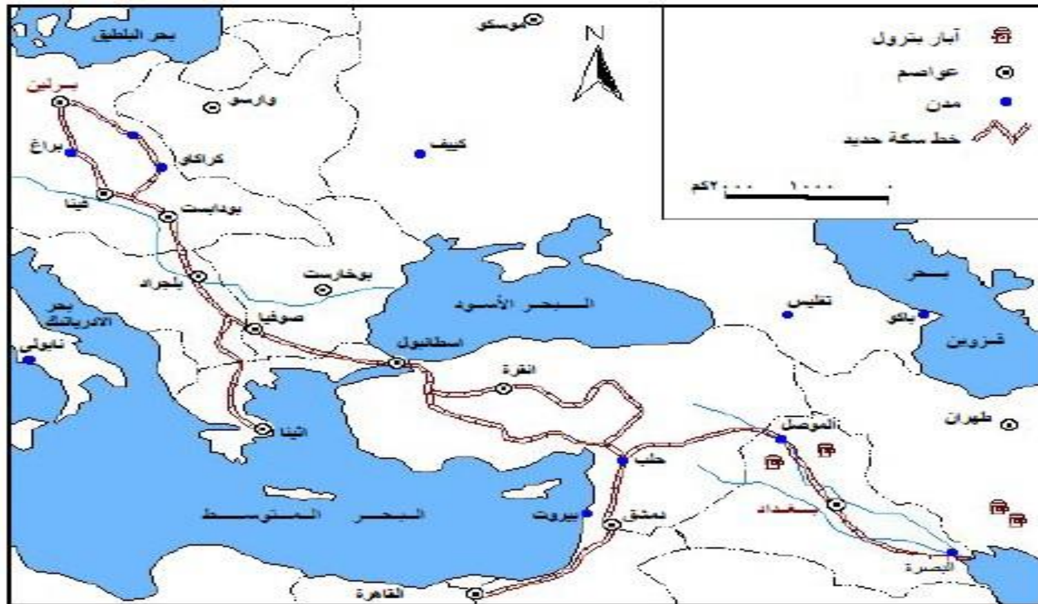
العراق محور السيطرة على المربع الإستراتيجي في الشرق الاوسط



المصدر: الخريطة من تحديث الباحث بالاعتماد على، دياري صالح مجيد، التنافس الدولي على مسارات نقل النفط من بحر قزوين، مركز الإمارات للبحوث والدراسات الاستراتيجية، ابوظبي، ٢٠١٠، ص ٢٤.

الخريطة (٤)

العراق كملتقى للطرق البرية في منطقة الشرق الأوسط



المصدر: الخريطة من تحديث الباحث بالاعتماد على، ظلال جواد كاظم، الاهمية الجيوسياسية لموقع العراق الجغرافي في ضوء المتغيرات الدولية الجديدة، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠٠٥، ص ٣٠-٣٢.

اما بالنسبة لموقع العراق من نظريات السيطرة الاستراتيجية فهو حسب نظرية ماكندر (قلب الارض) يعد جزءاً من الجسر الذي يربط بين القلب الشمالي والقلب الجنوبي، وعندما قسّم ماكندر العالم

إلى ثلاث مناطق استراتيجية رئيسة هي القلب الروسي والهلالين الداخلي الخارجي فإن العراق يقع ضمن منطقة الهلال الداخلي التي تحيط بالقلب الارواسي الذي يشمل جميع قارة اوروبا واجزاء من قارة آسيا وكان العراق ولازال بشكل عام أكثر مناطق الاحداث الدائرة في المنطقة كالصراع في سوريا كشاهد على ذلك(١).

أما فيما يخص نظرية سبايكمان فإن العراق يقع ضمن الإطار الارضي ذي الاهمية الاستراتيجية والذي يشكل هلالاً يحيط بالقلب الروسي وحسب نظرية القوة الجوية لـ(دوهيه- سفرسكي) فإن العراق يقع ضمن منطقة المصير، وهو من أهم المناطق الاستراتيجية حسب النظرية، إذ أن السيطرة عليها تعني السيطرة على مناطق العالم الأخرى وأحداث اليوم أعادت هذه النظرية إلى الحياة إذ نجد أن الصراع الدائر في الشرق الاوسط جزءاً منه صراعاً للسيطرة على الجو(٢) إذ نجد أن الولايات المتحدة الامريكية وروسيا الاتحادية تتنافس على السيطرة الجوية وخاصة في سوريا.

لذا فان موقع العراق الجغرافي ذو أهمية استراتيجية عالية وكبيرة بسبب تحكمه بالطريق الذي يربط بين تلك القارات، وبناء على ذلك يمكن القول أن من يتمكن السيطرة على العراق فباستطاعته من السيطرة على منطقة الشرق الأوسط، ومن يهيمن على منطقة الشرق الأوسط فبإمكانه فرض نفوذه على منطقة تلاقي القارات الثلاثة آسيا، أفريقيا، أوروبا(٣).

يتموضع العراق في جنوب غرب قارة آسيا، يحده من الشمال تركيا ومن الشرق إيران والدولتان داخلتان في مبادرة الحزام والطريق، ومن الجنوب الكويت وجزء من المملكة العربية السعودية التي هي الأخرى ضمن المبادرة (٤).

أن بعض دول آسيا الوسطى ترى في موقع العراق منفذا لها نحو فضاءات برية وبحرية ولا سيما الدول العربية التي لها امتداد ثقافي وحضاري، فالعراق حلقة ربط الموقعين، ومن ثم يصبح له ثقل جيبوستراتيجي هام لتلك الدول، ونتيجة لأهميته الجويبوليتيكية كمعبر بري وبحري يربط تلك الدول

---

(١) مروان علي كامل، الهيمنة الامريكية في ضوء نظرية ماكندر، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٠٦، ص ١٥٤.

(٢) ظلال جواد كاظم، الاهمية الجيوسياسية لموقع العراق الجغرافي في ضوء المتغيرات الدولية الجديدة، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠٠٥، ص ٣٠- ٣٢.

(٣) محمد وائل القيسي، مكانة العراق في الاستراتيجية الامريكية تجاه الخليج، دراسة مستقبلية، مركز الجزيرة للدراسات، العربية للعلوم، ٢٠١٣، ص ١٢٣.

(٤) جعفر بهلول الحسناوي، العراق وايران على طريق مبادرة الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره، ص ٧٠.

اقتصاديا وسياسيا واجتماعيا مع دول كانت في وقت من الاوقات جزءاً منها ولهذا أصبح الموقع الجغرافي جزء يربط طرفي المعادلة الجيواستراتيجية، في استراتيجية كونية حاليا ومستقبليا، مما يمنحه دوأر إقليمياً أكبر ضمن تلك الاستراتيجية الكونية (١).

المطلب الأول: مشروع القناة الجافة

يعد مشروع القناة الجافة جزءاً مكملا لمشروع ميناء الفاو الكبير بل شرطاً أساسياً في إنجاح مشروع ميناء الفاو الكبير، وهو من أهم المشروعات الاستراتيجية التي تشترك بها عدة جهات واطراف منها، وزارة المالية، وزارة السكان والاعمار، ووزارة النقل بفروعها وغيرها، إذ يتطلع العراق الى إنجاز هذا المشروع كونه مشروعا حيويا استراتيجيا يتضمن نقل البضائع عبر الأراضي العراقية وبموجبه يتم ربط الموانئ العراقية بشمال أوروبا عبر تركيا وسوريا، وبذلك يكون العراق حلقة وصل ما بين الخليج العربي والبحر المتوسط عبر ممر بري يعد من أقصر الطرق واقلها تكلفة وأكثرها أماناً للسفن والبضائع العالمية(٢).

إن هذا الخط موجود منذ النظام السابق ولكن تعرض الى أعمال تخريب ونهب لبعض مقاطعة من السكك، اذ كانت هذه الشبكة متوقفة وحركة القطارات معطلة داخل العراق الا في بعض المواقع المحددة، بعد ذلك تم إصلاح هذا الخط الحيوي الذي تم إنجازه بحوالي عشرة أشهر، وتم افتتاحه عام٢٠٠٩، وبانطلاق أول قطار من طرطوس الى بغداد وقد أطلق عليه اسم القناة الجافة، وبالإمكان إطلاق تلك التسمية على كل الطرق البرية التي تربط الموانئ العراقية بموانئ دول الجوار وليس حصرا بالسكك الحديدة (٣).

اولاً: دور القناة الجافة في مشروع ميناء الفاو الكبير:

تتكون القناة الجافة من جانبين أساسيين هما سكك الحديد والطرق البرية السريعة. الجانب الاول يشمل سكة الحديد والتي تبدأ من ميناء الفاو باتجاه البصرة وتمتد وسط العراق وصولا الى الغرب حيث تتفرع الى فرعين أساسيين ألاول بإتجاه القائم ثم باتجاه سوريا وميناء اللاذقية على البحر المتوسط بطول إجمالي (١٦٦٤) كم منها (١٠٢٠) كم في العراق، وهو يمثل نسبة (٦١%) من الطول الاجمالي لها

---

(١) جعفر بهلول الحسناوي، العراق وايران على طريق مبادرة الحزام والطريق ، مصدر سبق ذكره ، ص٧١.

(2) Ghassan Hassan Abdul Hadi etal, A Comparative Study on the Dry Canal Future Project in Iraq and the Grand Canal Project in China, Innovation Systems Design and Engineering. Vol.6,N.5,2015, p41.

(٣) نبيل جعفر –حسين حيدر، الاهمية الاقتصادية الدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص ١١٦-١١٧.

والثاني باتجاه تركيا وميناء مدينة مرسين الذي يربط ميناء الفاو الكبير عبر منطقة فيشخابور (آخر نقطة حدودية مع تركيا) بطول إجمالي (١٨٩٩) كم منها (١١٧١) كم في العراق، فيما تبقى (٨٢٨) كم من فيشخابور الى ميناء مرسين التركي[١].

كما يخطط أن تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو الى البحر الأبيض المتوسط نحو (٥٤) مليون طن سنوياً كمرحلة أولى لغاية ٢٠٢٨م، ثم تزاد في المرحلة الثانية الى (٧٠) مليون طن لغاية ٢٠٣٨. وبالإمكان إطلاق تلك التسمية على كل الطرق البرية التي تربط الموانئ العراقية بموانئ دول الجوار وليس حصراً بالسكك الحديدية[٢]للمزيد ينظر الخريطة(٥).

الخريطة (٥)

الطرق البرية وخطوط سكك الحديد الموجودة والمقترحة لاستكمال القناة الجافة.



الخريطة محدثة من قبل الباحث بالاعتماد على:

Prepared by study team on the basis of the presentation material of "Iraq infrastructure" IRC figure 2.8-1 rail way development plan 2013.

وهذا الجانب رغم أهميته الاقتصادية التي تمتاز بأبعاد استراتيجية لما تمثله من تدنية لتكاليف النقل مقابل سعة حمولة أكبر وتخفيف الضغط على الطرق البرية السريعة والاعتيادية غير ان سكك الحديد العراقية باتت تعاني ومنذ وقت طويل من إهمال وتآكل كبيرين وهي على الاغلب غير صالحة

---

(١) ابراهيم الشمري ، استثمار القناة الجافة بديل استراتيجي لتمويل الموازنة وامتصاص البطالة ، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/١٩، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط:

https://annabaa.org/arabic/strategicissues/23555

(٢) المصدر نفسه.

لتأدية هذه الوظيفة الا اذا ما شملت بإعادة تأهيل شاملة قد تتضمن بناء خطوط جديدة فضلاً عن إصلاح الخطوط القديمة وهذا يستدعي إشراك الاستثمار الاجنبي المباشر نظرا لخبرته وامكانياته المالية والتكنولوجية في هذا المجال ، وقد تكون الصين هي المستثمر الاجنبي الاكثر اندفاعا وتحمسا واستفادة للنهوض بهذا الدور لا سيما أن الصين هي صاحبة مشروع دولي طموح يهدف الى ربط أسواق الغرب بمصانعها الكبرى عبر العراق.

وقد يمثل إندفاع الصين للاستثمار في هذه المشاريع عامل جذب مضاعف للقوى الاقتصادية المنافسة لا سيما القوى الاسيوية للدخول الى السوق العراقي خصوصا إذا ما نجح العراق في ارسال اشارات تطمين للقوى الاستثمارية الدولية عبر زيادة نسبة فرض الامن والاستقرار وتحسين البيئة التشريعية واداء المؤسسات المختلفة.

أما الجانب الثاني الطرق البرية السريعة فهي عبارة عن طرق جديدة وكذلك صيانة للطرق الحالية المتوفرة ومنها الطريق الدولي السريع والتي يجب أن تتحمل طاقة مرور أكثر من ٨٠٠٠ شاحنة يوميا اي بحدود (٤) ملايين سيارة أو أكثر سنوياً[١] وهو امر يعتمد على مقدار الاستثمارات الاجنبية والانفاق الحكومي لإنشاء تلك الطرق.

يعد الممر الأرضي الأقرب مسافة والاقل وقتا، فمثلا المسافة التي تقطعها تجارة اليابان الى أوروبا عبر المحيط الهادي وقناة بنما تزيد بمقدار (٥٠٠٠) كم قياسا بالمسافة المقطوعة عبر الخليج العربي اذا ما تم الاعتماد على القناة الجافة الى المتوسط ثم أوروبا. كذلك الرحلة بين ميناء نيويورك وميناء اللاذقية عبر المتوسط، والتي تقدر المسافة بينهما نحو (٩٥٠٠) كم، تستغرق ١٨ يوما وفي ٣ أيام تنتقل الى موانئ الخليج العربي، بينما تستغرق الرحلة بين مواني نيويورك وموانئ الخليج نحو ٣٤ يوما إذا سلكت عبر رأس الرجاء الصالح، كما أن المسافة البحرية بين ميناء بومباي في الهند وميناء مرسيليا في فرنسا البالغة نحو (١٨٥٨٤) كم تستغرق نحو ٢٨ يوما عبر راس الرجاء الصالح يمكن أن تصبح تلك المسافة بنحو (١٢٨٨٠) كم وتقطع بنحو ١٣ يوما اذا كان المسير عبر الخليج مرورا بالقناة الجافة باتجاه البحر المتوسط، مما يعني انخفاض كلف نقل البضائع ومن ثم أسعارها[٢].

(١) هشام صلاح حسن، اثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير، واقع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ العراقية المنعقد، ٢٠١١، ص ١٥٣.

(٢) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافيا وافاق التنمية المستدامة، مصدر سابق، ص ٢٨. للمزيد ينظر: ضيدان طوبرش هاشم، نجم الدين عبدالله الحجاج، الابعاد الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠٢١، ص١٠

إن وظيفة هذه القناة الجافة هي تحويل العراق الى عقدة وصل إقليمية ودولية لطرق التجارة لا سيما بين الشرق والغرب ذهابا وايابا وليس كما يعتقد البعض أنها معدة لتصدير منتجات الشرق لأوروبا فقط. وهنا يكمن دور ميناء الفاو الذي سيكون رأس النفيضة في كل هذا النشاط التجاري.

يتوقع أن توفر هذه القناة إذا ما تم إنشاؤها وفقا لما يخطط لها على المستوى الشعبي وعلى مستوى الطروحات الاقتصادية الاولية فرص عمل لما يزيد عن ٧٠ ألف فرصة بما فيها عملية النقل عبر الشاحنات وتوفر للعراق ما يقرب من ٧ مليار دولار سنويا(١) .

بمعنى أن ميناء الفاو والقناة الجافة سيكونان الخيار الأفضل كمشاريع تنموية لمستقبل العراق كونها ستمنح العراق موارد مالية كبيرة نسبياً تأتي بالمرتبة الثانية بعد مورد النفط.

وعندما تم توجيه سؤال للخبراء الثلاثة حول مدى أهمية القناة الجافة في عملية الربط مع الميناء وتحقيق موارد للعراق وزيادة أهمية موقعة الجغرافي اجابوا بشكل واضح أن للقناة الجافة أهمية كبرى تكاد توازي أهمية ميناء الفاو وهي ذات صلة وثيقة به وتعمل كعقدة الوصل في إطار المشاريع التجارية الدولية لتسهيل عملية نقل التجارة العالمية من الشرق الى الغرب وبالعكس عبر العراق وتحقق مقابل ذلك موارد مجزية.

ثانياً: ربط ميناء الفاو والقناة الجافة بمبادرة الحزام والطريق والمشاريع الأخرى:

من المعروف أن قدرة الانتاج الاقتصادي العالمي قد شهدت في السنوات الاخيرة تحولا كبيرة لمصلحة الشرق لا سيما الصين والهند فضلا عن دول اخرى(٢)، واقتصادات هذه الدول قائمة بالدرجة الاساس على أسلوب الانتاج من أجل التصدير للأسواق الاستهلاكية وتبحث دائما عن أسواق جديدة وواسعة نظرا لمحدودية استهلاكها الداخلي وطبيعة مجتمعاتها التي تفضل الادخار على الاستهلاك ومن ثم هي مضطرة للبحث عن أسواق دولية تكون بمثابة محرك للنمو المحلي عن طريق التجارة الخارجية(٣).

ومن أفضل الاسواق لمنتجات هذه الدول هي أسواق أوروبا والولايات المتحدة ودول الشرق الاوسط لذلك تحتاج هذه الدول المنتجة الى طرق حديثة ومختصرة لتقليل وقت إيصال المنتجات الى الوجهات النهائية وتدنية كلفة نقلها، فكلما كانت الطرق التجارية أقصر كلما قلت تكاليف النقل وزادت

---

(١) صبا سامي، ميناء الفاو الكبير يوفر ١٠٠ الف فرصة عمل، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٧، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.rudaw.net/arabic/business/03092020

(٢) فيليب غالكين وأخرون، الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق، مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث والبترول، الرياض، ٢٠١٩، ص ٩.

(٣) ويليام انجدال، القرن الاوراسي – الحزام والطريق التحول العظيم ، ترجمة ولاء كمال، دار سما للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧، ص ١٨.

الارباح بالنسبة للمنتجين وقلت تكاليف الشحن وانخفضت الاسعار بالنسبة للمستهلكين، ومن أقصر الطرق الدولية الممكنة والمحتملة هو العراق باتجاه تركيا وسوريا صولا الى أوروبا[١]، وهنا يأتي دور ميناء الفاو والقناة الجافة كما سنوضحه. ومن أهم المشاريع في هذا المجال هو مبادرة الحزام والطريق الصيني.

المطلب الثاني: مشاريع الصين ودور ميناء الفاو والقناة الجافة فيها:

أصبحت الصين تمثل ثاني أكبر اقتصاد بالعالم بحجم (١٣) ترليون دولار حاليا ويتوقع أن يصل الى ٤٥ ترليون دولار بعد عام ٢٠٤٠ أي انه سيكون أكبر اقتصاد عالمي وستكون الهند بالمرتبة الثالثة بعد الولايات المتحدة وهذا الحجم المتنامي للاقتصاد الصيني بحاجة كي يستمر الى زيادة طاقة التصدير الى الاسواق العالمية الواعدة وبحاجة الى طرق منخفضة التكاليف وأمنه ومستدامة في حين أن تكاليف نقل المنتجات الصينية الى العالم لا سيما أوروبا والشرق الاوسط وشمال افريقيا عن طريق البحر الاحمر ورأس الرجاء الصالح في الوقت الحالي مرتفعة جدا [٢]

ان سبب هذا الارتفاع هو بعد المسافة بين أقرب نقطة في حدودها وبين مياه منطقة الشرق الاوسط والبحر المتوسط حيث تقدر بحدود ٨٢٠٠ كم عبر البحر الاحمر وأكثر من ضعف هذه المسافة عبر رأس رجاء الصالح (حول افريقيا)[٢] ناهيك عن حجم المخاطر الناجمة عن القرصنة في بحر العرب وارتفاع كلفة التأمين التي تضغط على نسب ارباح المنتجين الصينيين وغيرهم.

لقد استشعرت الصين حجم المنافسة الاقتصادية لا سيما من بعض القوى الاقليمية المنافسة لها كالهند واليابان واستراليا وبعض القوى الاسيوية كفيتنام وكوريا الجنوبية واندونيسيا التي تشترك جميعا بهاجس الخوف من تعاظم القوة الصينية، يدعمها في هذه الرؤية تخوف الدول الكبرى وفي مقدمتها الولايات المتحدة من الدور الصيني العالمي والسعي الى السيطرة على نشاطه[٣]، وكل هذا يعزز وجهة نظر الصين بضرورة الاستعداد للتحدي الكبير والتخطيط لمد أذرعها الاقتصادية بعيدا عن مجالها الحيوي القريب وبيئتها الاقليمية المضطربة لزيادة التحوط وتدنية المخاطر وتنويع الخيارات والبدائل.

---

(١) ناصر التميمي، صعود الصين – المصالح الجوهرية لبكين والتداعيات المحتملة عربيا، مجموعة مؤلفين، العلاقات العربية – الصينية، مركز دراسات الوحدة العربية، ط بلا، بيروت، ص ٣٣٧.

(٢) ابتسام العامري، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق، ورشة عمل في مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢٠، ص ٣١.

(٣) جانغ يون لينغ، محررا في مجموعة مؤلفين، في الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة آية محمد الغازي، ط ١، الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، ٢٠١٧، ص ٧٨.

هذا فضلا عن مخاطر التوتر المستمر في بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا وصولا الى خليج البنغال بين الصين والقوى المنافسة وإحتمال التوتر العسكري البحري مع الهند والولايات المتحدة وتايوان واليابان والذي قد يصل وفقا لاحتمالات مستقبلية معينة الى حد فرض نوع من الحصار البحري أو رفع مستوى التهديد البحري في هذه المنطقة (١).

هذا الموضوع رغم انه يبدو نوعاً من الوهم أو الخيارات المستبعدة نظرا لتعاظم القوة العسكرية الصينية لا سيما في مجال الاسلحة البحرية مما يمنح الصين القدرة الكافية على الردع الا ان الصين بطبيعتها الواقعية لا تتجاهل كل الاحتمالات الواردة وتضع تصوراتها الكافية للتحوط موضع تنفيذ. من اجل كل هذا شرعت الصين لزيادة خياراتها وبدائلها الاستراتيجية بالتنسيق مع باكستان لبناء ميناء غوادر قرب مدخل الخليج العربي وهو اقرب منفذ تجاري صيني من ميناء الفاو(٢).

حيث بدأت الصين مشروعها عبر استئجار ميناء غوادر الباكستاني لمدة ٤٠ عام ورصدت له مبلغا استثماريا يقدر بحدود ٤٥ مليار دولار لتنفذ مشروع الحزام البري من أقليم شنجيانج الصيني مرورا عبر الاراضي الباكستانية وصولا الى ميناء غوادر من جهة والى بعض دول وسط آسيا من جهة اخرى ثم تبدأ مرحلة الطريق البحري عبر ميناء غوادر نحو الوجهات النهائية(٣).

وبهذا فإن ميناء الفاو يعد الوجهة الافضل لنقل التجارة بين الشرق والغرب لو تم استكمال متطلبات الانجاز واستكمال القناة الجافة للمزيد ينظر الشكل (٥).

---

(1) Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019, https://www.silkroadbriefing.com, accessed March6, 2020

(٢) تشاو لي، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي، الطبعة الاولى، دار الامان ومنشورات ضفاف، الجزائر، ٢٠١٨، ص ٣١٥.

(٣) ناجي خليفة الدهان، ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على امن المنطقة، مركز أمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، الدوحة، ٢٠١٩، ص ٦٣.

الشكل (٥)

أحد مسارات الحزام والطريق المقترحة والتي تمر عبر الاراضي العراقية.



المصدر: سعد عبيد السعيدي، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)، مجلة العلوم السياسة، العدد (٦١)، جامعة بغداد، ٢٠٢١، ص١٠٥.

وبما إن الهند تعد المنافس الاقليمي الاكبر للصين فقد وجدت في المشاريع التجارية الصينية خطراً حقيقياً يهدد مكانتها وتطلعاتها ويمنح الصين فرصة كبيرة للهيمنة الاقتصادية عبر بناء شراكات اقتصادية استراتيجية مع الدول الاخرى في الشرق الاوسط واسيا الوسطى وصولا الى أوروبا لذلك شرعت بالاتفاق مع إيران للاستثمار في ميناء جابهار الايراني والذي لا يبعد أكثر من ١٦٨ كم عن ميناء غوادر الباكستاني وأكثر قربا الى موانئ الخليج والعراق استعدادا لمنافسة الصين في هذا النشاط التجاري للمزيد ينظر الشكل (٦).

الشكل (٦)

موقع ميناء جابهار الذي تشيده الهند في إيران بالقرب من ميناء غوادر الذي تشيده الصين في باكستان.



المصدر: ناجي الدهان، ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العراب، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط :

http://www.umayya.org/articles/umayya_articles/17931

المطلب الثالث: **مقدار المكاسب والخسائر العراقية من المشروع او فشله**

اولا: حجم المكاسب العراقية من المشروع:

١- أدماج الاقتصاد العراقي بالاقتصاد الاقليمي والدولي دمجا ايجابيا بعيدا عن التبعية الاقتصادية.

٢- المكاسب الاقتصادية المباشرة المتمثلة بفرص العمل الهائلة بحدود ١٧٠ ألف فرصة عمل والايرادات الكبيرة التي ستصل الى ١٥ مليار سنوي[١].

٣- المكاسب الاقتصادية غير المباشرة المتمثلة بتحسين بيئة الاعمال وتشجيع الاستثمار الاجنبي بعد تحسين البنى التحتية، وتحويل قطاع النقل والمواصلات الى قطاع قائد الى جانب قطاع الطاقة، نقل التكنولوجيا وتوطينها، زيادة مستوى تنافسية الاقتصاد وغيرها[٢].

٤- تحسين السمعة الدولية للعراق على المستويين السياسي والاقتصادي وسينعكس ذلك على الجانب الامني فعلى المستوى السياسي تزداد قدرة العراق على المساومة وترتفع وتيرة العلاقات الخارجية

(١) اصيل سلمان، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك، دائرة البحوث مجلس النواب العراقي، ٢٠١٩، ص ٣.

(٢) فيلب غالكين واخرون، الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق، مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث والبترول، الرياض، ٢٠١٩، ص٩.

الموجبة مع العالم بعد تحسن وضعه الاقتصادي وسيكسب تعاطف وثقة دولية كونه معبر للتجارة الدولية وحرص دولي على استقراره الداخلي وعدم التدخل بشؤونه. اما اقتصاديا فسيتحول الى مركز للأعمال والاستثمار بعد تحسن بنيته في مجال الدعم اللوجستي والنقل، كما سترتفع مكانته في مجال مؤشرات التصنيف العالمية التي تساعد في انضمام اقتصاده الى الاقتصادات الناشئة [١].

٥- سيساعد تحول العراق الى معبر دولي للمنتجات على انخفاض الاسعار في السوق المحلية بسبب انخفاض تكاليف النقل والرسوم ويقلل من الاحتكار والتقلبات السعرية ويحقق استقرار في تدفق البضائع والتكنولوجيا [٢].

٦- ستزيد القناة الجافة من مستوى الربط بين المحافظات العراقية وتسهم في تنمية التجارة الداخلية وتخلق حالة من التضامن والحرص بين ادارات المناطق المختلفة.

٧- سيدفع الربط مع مشروع الحزام والطريق الصين الى الانغماس في موضوع تأهيل البنى التحتية والخدمات المتعلقة بالنقل والمواصلات في العراق.

ثانياً: اجراءات الكويت ودول أخرى لإجبار العراق على عدم اكمال ميناء الفاو:

١- استمرار الكويت في مساعيها لخنق العراق اقتصاديا عبر ميناء مبارك ومنصة (فيشت العيج)[*] المصطنعة التي تقع في مدخل خور عبد الله في مكان ضيق عمدا لتضييق دخول السفن الى الموانئ الداخلية في البصرة ومساومة العراق في جوانب أخرى، علما أن هذه المنصة الصناعية أحدثت ما

---

(١) جمهورية العراق – وزارة التخطيط ، تقرير خطة التنمية الوطنية ٢٠١٨ – ٢٠٢٢ ، بغداد ، ٢٠١٨ ، ص ٩٨

(٢) المصدر نفسه. ص ١٠٦

(*) فيشت العيج هي مساحة من الأرض متكونة طبيعياً فوق سطح البحر حين يكون الجَزر منخفضاً وتقع في المياه الإقليمية الكويتية القريبة من حدود العراق قرب خور عبد الله بعد النقطة ١٦٢. عزمتْ حكومة الكويت على بناء منصة على أرض فيشت العيج، لأغراض الملاحة البحرية في خور عبد الله ولتلبية الاحتياجات الأمنية لهذه المنطقة، وتمهيداً لهذا أخبرتْ حكومةُ الكويت حكومةَ العراق بذلك في محضر الاجتماع السادس للجنة الكويتية – العراقية، كما وُجّهتْ إلى سفارة العراق مذكرةً في ٨ فبراير ٢٠١٧، وكان جواب حكومة العراق أن أرسلت مذكرة إلى الكويت في ٥ سبتمبر ٢٠١٧، و١٢ سبتمبر ٢٠١٨ تدعوهم فيها إلى التمهّل، فكان رد حكومة الكويت أن ذلك حق سيادي للكويت، ثم في ٣ أيلول عام ٢٠١٩، أصدرت وزارة الخارجية العراقية، بياناً تذكر فيه أن فيشت العيج تقع في منطقة بحرية حدودية ما زالت غير متفق عليها بين العراق والكويت، وقالت إن هناك اختلافا قانونيا مع الكويت في تفسير مسألة تتعلق بالحدود البحرية بين البلدين، وهو في تفسير موقع حدودي نحن نسميه منصة والجانب الكويتي يسميه جزيرة بوصفها خط الأساس المعتمد في رسم الحدود البحرية بين البلدين في نقطة معينة بعد الدعامة ١٦٢. وذكر عامر عبد الجبار وزير النقل العراقي الأسبق أنّ هذه الجزيرة هي صناعية ولم تكن موجودة قبل عام ٢٠١٤، وكان جواب حكومة الكويت أن "منصة فشت العيج هي مساحة من الأرض متكونة طبيعيا فوق سطح الماء تقع في المياه الإقليمية للكويت وعليه فإن بناء منصة فوقها من الأمور التي تملك الكويت وحدها ممارستها لما لها من سيادة على إقليمها.

يعرف بالأمر الواقع في مجال ترسيم الحدود البحرية وتغيير الطبيعة الجغرافية للممرات المائية من خلال التوسع الكويتي برا على حساب البحر الاقليمي وحيازة مياه اقليمية جديدة (١).

٢- ردت الكويت على كل شكاوى العراق بخصوص ميناء مبارك أن بناء الميناء حق سيادي وأن منصة (فيشت العيج) تقع في مياه الكويت الاقليمية بل وأكثر من ذلك تروج الكويت انها قادرة على تعديل قرارات مجلس الامن التي تسمح للعراق بالإبحار في الجانب الكويتي من خور عبد الله (٢).

٣- ربطت الكويت بين جهودها في بناء ميناء مبارك وبين جهود العراق في بناء ميناء الفاو حيث أعلنت عن استعدادها لبحث موضوع ميناء مبارك في حال توقف العراق عن بناء ميناء الفاو أو اشراكها في جهود أنشائه ، وهذا يعد مناورة خطرة حيث أن الكويت أنجزت الميناء فعلا ولم يتبق الا مرحلة توسع غير مهمة مقابل عدم انجاز العراق للمراحل الاولية لميناء الفاو ، مع الاشارة الى أنه لا دور حقيقي لميناء مبارك بعيدا عن كونه محطة للنقل المعد خصيصا للتصدير للعراق أو جعله مفصلاً اساساً من مفاصل المشاريع التجارية الدولية ومنها الصينية لنقل التجارة عبر العراق الى اوروبا وفي حال فشل الكويت ربط مينائها عبر الربط السككي مع العراق لن يعد هناك جدوى حقيقية له

٤- زيادة التنسيق بين بعض الدول العربية الخليجية مثل الكويت وقطر مع إيران في مجال النقل البحري وترسيم الحدود على حساب العراق وهذا واضح من خلال ترسيم الحدود البحرية بين إيران والكويت والسعودية في المثلث الكويتي الايراني العراقي السعودي عبر استبعاد العراق وادخال السعودية كطرف في الترسيم (٣).

٥- خشية بعض دول الخليج وفي مقدمتها الامارات من تأثير ميناء الفاو الكبير على عمل موانئها لاسيما ميناء (جبل علي) الذي يعد أكبر ميناء في سواحل الخليج العربي ومن ثم فأنها تبذل جهودها لإفراغ ميناء الفاو من محتواه الحقيقي وتحويله الى ميناء اعتيادي يعتمد بالنتيجة على ميناء جبل علي الذي يستقبل أكبر الناقلات البحرية.

---

(١) فؤاد حمه خورشيد، (ميناء مبارك الكويتي و المياه الإقليمية العراقية) – ٢٤ آذار/مارس ٢٠١٢ – وكذلك جواد كاظم البكري و. قاسم محمد عبيد – (قضية ميناء مبارك وآثارها على العراق) شباط ٢٠١٢،تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٢، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط : http://www.alnaspaper.com .

(٢) مالك دحام الجميلي ولمياء الكناني، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء الفاو، مجلة دراسات دولية، العدد (٥٢)، كلية العلوم السياسية – جامعة النهرين ، ٢٠١٩ ص ٤٨.

(٣) مجلة الاخبار، اتفاق ايراني كويتي سعودي على اجتماع لترسيم الحدود، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٨، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://al-akhbar.com/Arab/95955

٦- سعي إيران الدؤوب الى أن تكون هي نقطة الربط البحري والبري بين مشاريع التجارة الصينية والهندية باتجاه أوروبا عبر استثمار علاقتها القوية ونفوذها في العراق واستخدام العراق كممر ثانوي (ترانزيت) فقط باتجاه أوروبا بشكل يقلل من فرص نجاح دور ميناء الفاو والقناة الجافة[١].

ثالثا: مبررات المواقف الرافضة لدور ميناء الفاو في المشاريع الدولية:

هناك من يرى أن فرصة العراق في أن يكون هو الممر لمشروع الحزام والطريق باتجاه أوروبا أضعف من فرص إيران والكويت، يبررون ذلك باكتمال البنية التحتية في مجال الطرق والنقل البحري لكل من إيران والكويت. فضلا عن تحقق الامن شبه المطلق في هذه الدول، وبقدرة الكويت على تجنب العراق ومد سككها عبر (التاب لاين)[*] مع السعودية وصولا الى الاردن ثم سوريا أو لبنان ثم اوروبا [٢]، فضلا عن قدرة إيران أيضا على تأدية هذا الدور الالتفافي، عبر اتفاقيات مباشرة مع الصين تحتوي على مزيد من الحوافز الاقتصادية والسياسية للمزيد ينظر الخريطة (٦).

الخريطة (٦)

مرور خط التاب لاين السعودي والذي يروج البعض ان الكويت ستوظف هذا الخيار في حال رفض العراق الربط السككي معها.



المصدر: مطر ابن عايد الاعنزي، الحدود الشمالية الماضي والمستقبل، ط١، ٢٠٠٧، ص٤٨-٤٩.

---

(١) مالك دحام الجميلي – لمياء الكناني، العلاقات العراقية والكويتية واشكالية ميناء الفاو، مصدر سبق ذكره، ص٤٨.

(*) خط أنابيب نفطي يمتد من القيصومة (جنوب شرق حفر الباطن) شمال المنطقة الشرقية حتى ميناء صيدا في جنوب لبنان، وهو أكبر خط نفطي في العالم إذ يبلغ طوله ١٦٦٤ كيلو مترا من الخليج العربي حتى البحر المتوسط، وهو معبر نقل النفط من السعودية إلى أوروبا والولايات المتحدة الأميركية. حل محله اليوم خط أنابيب الزيت الخام شرق/غرب وغيره من خطوط الأنابيب، والناقلات الضخمة التابعة لأرامكو السعودية.

(٢) مي السكري، ندوة الحزام والطريق مكسب للكويت والعالم، جريدة القبس، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٦، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://alqabas.com/article/649221

كما أن تأثيراً كبيراً لعلاقة إيران الاستراتيجية مع الصين بوصفها في محور دولي واحد مناهض للولايات المتحدة بالشكل الذي يدفع الصين لمنح إيران هذا الدور[1] يقابله محدودية قدرة العراق على انجاز مشاريعه بوقت مناسب وعدم اضطرار الصين انتظار استكمال هذه المشاريع.

وانطلاقا من كل هذا وغيره يبررون الربط السككي بوصفها أفضل حل ولتجنب ضياع هذه الفرصة من العراق ويوظفون بتبريرهم هذا التباطؤ الحاصل في انجاز ميناء الفاو للتحشيد لفكرة الربط تحت ذريعة تجنب ضياع فرصة الربط مع المشاريع الصينية عبر الربط السككي.

رابعا: الرد على تفنيد مبررات المواقف الرافضة لدور ميناء الفاو في المشاريع الدولية:

١- أن موضوع ميناء الفاو والقناة الجافة مشاريع وطنية تخدم التنمية الاقتصادية لا يمكن المساومة حولها بغض النظر عن دورها في مشاريع الدول الاخرى ومنها مشاريع الصين، فميناء الفاو يمنح العراق ميزات جيواستراتيجية في عملية الانفتاح على مياه الخليج العربي ويعزز من القدرة على الابحار والنقل البحري بشكل عام ويقلل من نسبة المخاطر الناجمة عن الابحار عبر مياه قناة خور عبد الله الضيقة ويدعم خطط العراق في مشروع زيادة الصادرات النفطية وتسهيل عملية الاستيراد [2].

٢- حتى في حال اختيار الصين لإيران أو الكويت للربط فإن ميناء الفاو والقناة الجافة ستكون فعالة ومربحة على صعيد التجارة الدولية حيث تتنافس كل من الهند واليابان واستراليا وكوريا الجنوبية والنمور الاسيوية مع الصين على الاسواق في أوروبا والشرق الاوسط وسيمثل العراق فرصة هائلة أمام هذه القوى.

٣- الصين دولة براغماتية وواقعية وتريد لمشروعها الكبير أن ينجح ولذلك على الارجح لن تجعل من إيران طريقها للمرور الى أوروبا نظرا لتعرض إيران الى عقوبات أمريكية مشددة [3] وهذا يجعل من الصين طرفاً خاسراً في اية صفقة اقتصادية تمر عبر إيران.

٤- حتى في حال تحسن العلاقة بين إيران والولايات المتحدة بعد فوز الديموقراطيين فإن ثمن التحسن هو تقييد الحركة الصينية باتجاه أوروبا فأما أن تستجيب إيران وتجعل من نفسها أداة لوقف مشاريع

---

(١) عبد الرؤوف الغنيمي، العلاقات الصينية – الايرانية أفاق الشراكة الاستراتيجية في عالم متغير، مجلة الدراسات الايرانية، العدد (١١)، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، ٢٠٢٠، ص ٩٣.

(٢) محمد زباري مؤنس، الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد (١٨)، جامعة البصرة، ٢٠١٤، ص ٣٩.

(٣) هيبة غربي، السياسة الخارجية الايرانية ازاء امريكا عهد دونالد ترامب، مجلة مدارات ايرانية، العدد (٥)، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ٢٠١٩، ص ١٠١.

الصين باتجاه أوروبا كجزء من صفقة مقابل التقارب مع الولايات المتحدة أو الاستمرار بالعقوبات بطريقة أو بأخرى.

٥- إن احتمال قيام الكويت بالربط عبر التاب لاين مع الاردن ضعيف جدا وملتوي وفيه مخاطرة جيوسياسية حيث لا يتوقع ان يمر عبر سوريا ثم تركيا كما لن يمر عبر البحر الميت أو إيلات أو قناة السويس لأنه سيكون مكلف أكثر.

ومن هنا يمكن التعرف الى حقيقة وخلفيات صعود مشروع الربط السككي للواجهة في السنوات الاخيرة الماضية واستطلاع مستقبله في ضوء جملة النشاطات والسياسات والاجراءات المتخذة من الاطراف المختلفة ومدى ما تمثله البدائل الوطنية من دور استراتيجي لا غنى عنه في مجال التنمية والاستقلال الاقتصاديين فضلا عن دور هذه البدائل المتمثلة بميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق والمشاريع الاخرى في تدنية مخاطر الاقتصاد الاحادي المعتمد على النفط عبر تنويع الدخل وزيادة فرص العمل وزيادة الارتباط الايجابي مع الاقتصاد الدولي والانغماس في الطموح الاقتصادي المتمثل في تحول العراق الى منصة اقتصادية اقليمية.

نستلخص مما تم بيانه من هذا الفصل أن موقع العراق جعله يحتل أهمية جيوبوليتيكة استراتيجية بالغة ويشكل جسراً ارضياً يربط الشرق مع الغرب اذ يتمتع العراق بمركز استراتيجي مهم ودور اقتصادي متميز أضفى على الطريق الملاحي، فالسيطرة على هذه تعني السيطرة على حركة الملاحة والتجارة الدولية وجذب الاستثمار، كما أن تهديدات الملاحة فيه يعني تهديدات وتوقف إمدادات النفط الى العالم وهذا ما يؤثر في اقتصادات الدول الكبرى.

لذلك ان عملية إدراك صَناع القرار يجب ان تمثل مكانة مرموقة وبارزة بحقل الدراسات السياسية والاقتصادية بشكل عام كونها تمثل جوهر العملية السياسية من جهة ولما للقرار السياسي من تأثير بالغ على الافراد والمجتمعات من جهة أخرى من استكمال إنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به.

الفصل الثالث : انعكاسات الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي وآفاق المستقبل

قد يصل العراق من خلال مشروع ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به الى تحقيق العديد من الاهداف والغايات واذا ما اراد اصحاب القرار انقاض مشروع ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به من فشل محقق نتيجة التحديات الداخلية والخارجية والفرص، لذا يجب أن تتوجه السياسة الاقتصادية في العراق الى الاعتماد على استراتيجية خاصة بشأن الميناء وهذه الاستراتيجية يجب أن تأخذ بعداً كبيراً يدخل ضمن اعتبارات الامن الاقتصادي والقومي في البلاد ككل، فالواقع الاقتصادي في العراق يحتم على أصحاب القرار ومتخذيه السعي الحثيث لإنجاز الميناء وفقاً لجداول زمنية محددة رغم التحديات من خلال استغلال أهم الفرص التي تخدم استكماله. وسيتم دراسة ذلك عن طريق المباحث الاتية:

المبحث الاول: فرص وتحديات إستكمال ميناء الفاو والقناة الجافة.

المبحث الثاني: الانعكاس على الامن الوطني العراقي.

المبحث الثالث: الآفاق المستقبلية لأهمية إنشاء ميناء الفاو اقتصاديا وجيوبوليتيكياً.

المبحث الاول : فرص وتحديات إستكمال ميناء الفاو والقناة الجافة

إن أية مهمه لمشروع ميناء الفاو الكبير تواجه جملة من التحديات وبنفس الوقت فإن هناك فرص متاحة ونحن بدورنا كباحثين نقدم هذه الاسهامات لمناقشة وتحقيق تلك التحديات والفرص من أجل الاسهام في إيجاد الحلول المعنية والاستنتاجات المناسبة وتوصيات ترفع لصناع القرار ولذوي الشأن والعلاقة من أجل رفعها ووضع الدراسة والتطبيق قدر الامكان.

المطلب الاول: فرص إستكمال ميناء الفاو والقناة الجافة

يمتلك العراق في البصرة موانئ بحرية تجارية وصناعية تطل على الخليج العربي وبسبب تكدس الحاويات على طول الموانئ العراقية لعدم تمتعها بالسعة الكافية والقدرة الاستيعابية، فقد فكر العراق سابقاً في بناء ميناء على الخليج العربي يفي بغرض الحاويات من كل المقاسات ويكون على احدث طراز يغدو ميناءً تجارياً ينافس الموانئ الاخرى المتواجدة في المنطقة، ويخرج العراق من عزلته التجارية الدولية النسبية التي عانى منها منذ سنوات طويلة فضلاً عن انتشال الاقتصاد العراقي من الركود الاقتصادي في مختلف القطاعات الاقتصادية في البلاد، هناك فرص داخلية وخارجية ساهمت بشكل فعال لتحقيق غاية الميناء الاساسية والرئيسة.

اولا: الفرص الداخلية:

١- **الدعم الجماهيري الواسع وتأييد بعض القوى الفاعلة الاخرى:** منذ سنتين أخذ موضوع استكمال ميناء الفاو الكبير يتفاعل شعبياً بشكل غير مسبوق نتيجة دوافع اعلامية وأكاديمية ساهمت في توضيح أبعاده المشروع وفائدته للمجتمع وللدولة العراقية ومضار وسلبيات عدم استكماله أدت الى زيادة الضغوطات الشعبية على الحكومة من خلال المظاهرات وفعاليات اجتماعيه مختلفة وندوات علميه ومؤتمرات وبحوث ورسائل جامعيه تكتب، كلها تصب في إطار مطالبة المؤسسات ذات العلاقة وعلى رأسها الحكومة العراقية بضرورة استكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به ومن ضمنه القناه الجافة[1]، وهذا يعد عامل ضغط كبير جدا على الحكومة وعلى المؤسسات المشتركة في استكمال ميناء الفاو الكبير كما يعد فرصة حقيقية أمام مهمة انجاز الميناء في هذه المدة نظراً لقوة واندفاع ضغط الجماهير وقدرتها على إجبار صناع القرار

(١) علي طاهر الحمود، ما وراء احداث البصرة المشكلات والحلول الممكنة، مؤسسة فريد ريش، الاردن، ٢٠١٩، ص٨-٩.

وجميع الجهات والمؤسسات ذات الصلة على تنفيذ واستكمال هذا المشروع الحيوي بالوقت المناسب.

٢- **توظيف الزخم الانتخابي:** باضطرار القوى السياسية المشتركة بالعملية السياسية والسباق الانتخابي من خلال اولاً: الانصياع للمطالب الشعبية المتعلقة بضرورة أنجاز واستكمال ميناء الفاو الكبير وثانياً: توظيف موضوع ميناء الفاو الكبير للكسب الانتخابي واقناع القواعد الجماهيرية أن هذه القوى السياسية تعمل مخلصة على تحقيق أهداف المجتمع وفتح الافاق أمام توفير فرص إقتصاديه و إجتماعيه وتحسين مستوى المعيشة ووضع أهداف وطنيه مهمة كإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، وتتوقع المسير في هذا الاتجاه حتى لو كان بشكل جزئي سيحقق لها مكاسب انتخابيه وبالتأكيد سيكون هذا جانباً اساسياً من اهداف هذه القوى[١].

٣- **التحول الإيجابي في اتجاهات أسواق النفط العالمية:** بدأت ايرادات العراق تزداد شهرياً، نتيجة ارتفاع أسعار النفط في السوق العالمية وبزيادة كمية الصادرات وفق (اتفاق تحالف بلس)[*] مما انعكس ايجاباً على الموازنة المالية لعام٢٠٢١، فقد خططت الحكومة لتحصل على إيرادات بواقع (٤.٣٨) مليار دولار من بيع النفط شهريا الا أن مبيعاتها تجاوزت (٥.٨) مليار دولار خلال شهر حزيران ٢٠٢١ على سبيل المثال[٢].

وفقاً لأحدث تقرير للمصروفات الفعلية الصادرة عن وزاره المالية، فإن الحكومة حققت فائضاً مالياً بأكثر من مليار دولار منذ بداية العام وحتى نيسان الماضي، إذ بلغت المصروفات (١٦,٢٢) مليار دولار في حين قدرت الايرادات بـ(١٧,٢٤) مليار دولار. وهذا ساهم بتقليص الضغوط الشعبية على الحكومة اذ بات العراق ينتج (٣,٩٣٠) مليون برميل يوميا في الوقت الحالي[٣].

---

(١) الملة ابو بكر، بحث ودراسات العقلانية واللاعقلانية في الدعاية السياسية، جريدة الاتحاد، الصحيفة المركزية للاتحاد الوطني الكردستاني، ٢٠٠٥. كذلك انظر ناجي الغزي، الدعاية السياسية، بين ثقافة التمزيق واحترام التنافس، جريدة الصباح، العدد (١٩٩٨)، ٢٧ حزيران ٢٠١٠.

(*) اوبك بلس هو اتفاق يضم ٢٣ دولة مصدرة للنفط منها ١٣ دولة عضواً في منطقة البلدان المصدرة للبترول (اوبك) وروسيا.

(٢) مصطفى غالب مخيف، محاضرة السياسة النقدية والمالية والبنك الدولي، جامعة الدفاع للدراسات العسكرية، دورة الدفاع الوطني، رقم (٢٤)، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠٢١.

(٣) شركة تسويق النفط، المعلومات الأولية لشهر حزيران ٢٠٢١، som oil، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٠، بالساعة ٩٠٠، للمزيد ينظر الرابط:https://somooil.gov.iq/exports

إن زيادة إرتفاع أسعار النفط يصب في مصلحه الاقتصاد خلال المرحلة المقبلة وسيؤدي الى تنفيذ المشاريع الاستثمارية ذات الأولوية بما يتناسب مع توافر الاموال والتحول من مرحله التخصيص الى مرحله التمويل، بدل التأجيل والتلكؤ الذي كان يحصل في السنوات السابقة بسبب نقص الاموال. إذا لابد للحكومة أن تغتنم فرصة إرتفاع سعار النفط بتوظيف الفائض من الموازنة بتمويل مشروع ميناء الفاو الكبير الحيوي العملاق الذي سيرفع عن كاهل الدولة عبئ تزايد المبلغ مستقبلا.

٤- **زيادة نسبة الرقابة واهتمام الحكومة بالمشروع:** إن ما تم ملاحظته بالآونة الأخيرة أن الحكومة العراقية عبر أجهزتها المختلفة ومنها وزاره النقل والشركة العامة للموانئ العراقية وغيرها فضلا عن اللجنة المشكلة لمكافحة الفساد ودور السلطة التشريعية في مكافحة الفساد ودور هذه اللجان من خلال الزيارات المكثفة لها بزيارة المشروع أكثر من مرة ومطالبة الموظفين في المشروع بفتح الملفات وتدقيقها[١]، وهذا ما يدفع الى تسريع وتيرة العمل والمشتركين في الحكومة العراقية من الخشية من المحاسبة حتى لو كانت هذه المحاسبة بسيطة ومحدودة ولا تؤدي الغرض لكنها تبقى عاملاً مساعداً على دفع الامور الى الامام، وايضاً يعدَ هذا الموضوع محرجاً بالنسبة للحكومة الحالية وبالأخص أن الحكومة تريد تحقق انجاز معين في أحد الملفات بوصفه ملفاً حيوياً واستراتيجياً ويعد انجازاً لها، وربما يعد هذا تسويقاً انتخابياً في مراحل اخرى، فيكون بذلك عاملاً مسرعاً لعمل الحكومة الذي طال انتظاره.

ثانياً: الفرص الخارجية:

يعد ميناء مبارك الكويتي من أكبر الموانئ الكويتية، ويقع في بداية الخليج العربي من جهةُ الشمال، وبموقعه المقترح سيخنق العراق بحريا، ويلغي تماما أي دور للموانئ العراقية الداخلية في المستقبل وسيكون حائلا دون وصول الناقلات البحرية العالمية الكبيرة الى الموانئ العراقية، وبذلك سوف يبتلع الممر المائي الوحيد المؤدي إلى العراق بأكمله، وسيكون جداراً عازلاً بوجه التجارة البحرية للعراق[٢]. لذلك فان ميناء الفاو مهم للغاية لتلافي هذه الاحتمال.

---

(١) محمد يونس الصائغ، ماهية الرقابة المالية، بحث منشور، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد (٤)، العدد (٢٣)، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، ٢٠٠٤، ص ١٩٥.

(٢) قاسم محمد عبيد –جواد كاظم الشمري، ازمة ميناء مبارك الكويت واثرها على العراق، مركز حمورابي، للبحوث والدراسات الاستراتيجية، كراسة استراتيجية العراق، ٨ت /١/ ٢٠١١، ص٣٠-٣١.

إن ميناء الفاو الكبير في حالة إنشائه بالدقة والسرعة سيعزز قدرة العراق الاقتصادية بنسبة (٤٥%) من القيمة الاقتصادية التي تجنيها الموانئ في الوقت الحاضر، وفي حالة عدم بناء ميناء الفاو الكبير قد تكون لأسباب عدة يعني أن العراق سيفقد مكانته المائية في الجنوب بسبب تجاوزات الكويت من خلال ميناء مبارك وترسيم الحدود (قناة خور عبد الله)[١]، لذا لابد من الاسراع في استكمال ميناء الفاو وفق المواصفات

ان ميناء الفاو الكبير يعد نقطة تحول وفرصة ذهبية لا يمكن أن تعوض ضمن التعاون الصيني العراقي في أن يكون للعراق حصة من حاويات الصين وصولاً الى ميناء الفاو الكبير مع التطور الذي سيشهده العالم خلال المرحلة القادمة والتي لابد أن تبدأ بإنجاز ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به، كما أن فرص نجاح ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به سيقلل من فرص أرباح الدول التي تقترب من ميناء الفاو ، منها دول الخليج ومصر في قناة السويس وغيرها من الدول التي لا تريد للعراق الا أن يكون مستهلكاً[٢].

يمكن قراءة أن الصين التي سيطرت على ميناء (جوادر الباكستاني) كانت تأمل في السيطرة على ميناء الفاو الكبير أحد الطرق المختصرة لطريق الحرير البري عبر القناة الجافة ألا أنه جرى استبعادها من مشروع ميناء الفاو الكبير على الرغم من اختصار الطريق للمزيد ينظر الشكل (٧)[٣].

---

(١) حسين حيدر محمد الجزائري، طريق الحرير الجديد واثره الاقتصادي على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، المجلد (٩)، العدد (٢٨٩)، العراق، ٢٠٢٠، ص٨١٧.

(٢) محمد راضي جعفر، الاثار الاقتصادية لأنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، المجلة الاقتصادية الخليجية، العدد (٤٢)، الكويت ٢٠١٣، ص٧.

(٣) اسامة حيدر، اسرار طريق الحرير وميناء الفاو، موقع ازمان، الشبكة الدولية للأنترنيت، تم المعاينة من قبل الباحث في الساعة ٩٠٠ يوم ٢٠٢١/٦/٢٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.azzaman.com .

الشكل (٧)

طريق الحرير المختصر



المصدر: بالاعتماد على الباحث: محمد زكي، توتير، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://mobile.twitter.com/mhmdzaki69

تصاعد الاهتمام الصيني بالعراق يرجع الى عدد من العوامل التي يمكن اضافتها ويمكن ايضاحها بما يأتي: [١]

١- يرجع الاهتمام الصيني في تعزيز التبادل التجاري مع العراق الى استهداف الصين من خلال توظيف علاقاتها مع العراق كورقة ضاغطة على الولايات المتحدة خاصة في ظل الوجود العسكري الامريكي.

٢- تكمن أهميه العراق الاستراتيجية في موقع العراق الذي يقع في قلب منطقه الشرق الاوسط التي تعد منطقة إتصال والتقاء قارات العالم القديم، وهذا يجعل من العراق محور توجه واهتمام السياسة الصينية، فالتقييم الذي تتبناه السياسة الصينية للدول يضع العراق في مكانة مهمة في أولوياتها

(١) ابتسام محمد العامري، نظرة عامة على العلاقات العراقية- الصينية بعد عام ٢٠٠٣م، صحيفة الزمان، السنة السابعة عشر، العدد (٥٠٦٣)، ٣٠ اذار ٢٠١٥م، ص ١٥. للمزيد ينظر: مثنى العبيدي، الاقتصاد اولاً، موقع المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة٢٠٢١/٦/٢٠، بالساعة ٩٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/476

السياسية والاستراتيجية لاعتبارات عديدة منها: الموقع الجغرافي، وثروات العراق الهائلة، وموقعه الاستراتيجي في قارة آسيا، وإمكانية وجود دور عراقي مؤثر في السياسات الإقليمية مستقبلاً

٣- **صادرات النفط:** يعد العراق ثاني أكبر مورد للنفط الى الصين، كما تسعى لزيادة استثماراتها في مجال الطاقة في العراق.

٤- **سوق للمنتجات الصينية:** تعد السوق العراقية قريبه من الصين مقارنة في الاسواق الأوروبية والأمريكية.

٥- **حجم الصادرات الصينية للعراق:** تسعى الصين للتأثير في مختلف القضايا والاحداث الإقليمية والدولية فضلاً عن تأمين مصادر الطاقة اللازمة لاستمرار نموها الاقتصادي وهو ما يرتبط بتحقيق الاستقرار في دولة مثل العراق فأهميته بالنسبة للصين تعود الى كونه من أكبر موردي النفط اليها وهو ما يدفعها لتبني سياسات تهدف الى استقراره بهدف الحفاظ على مصالحها فضلاً عن موقعه الاستراتيجي الذي يمكن ان يمثل فرصة قوية لمشروع ميناء الفاو الكبير [١].

أن النشاط الاقتصادي يتطلب بشكل ضروري جداً الاستقرار الاقليمي والرخاء والاسترخاء الامني وتوافق الدول فيما بينها من أجل النمو والاستقرار والتنمية واستقرار عمل المستثمر وبناء المشاريع الجديدة، وهذا كله يحتاج الى علاقات ثنائية مستقرة وجيدة ما بين دول الاقليم فكلما كانت العلاقات الثنائية ما بين دول الاقليم الأساسية متوترة يشوبها الشك والحذر والريبة والاضطراب، كلما كانت عائقاً امام الاستثمار والتنمية والنمو والمشاريع الواعدة [٢].

إن هذا يعد مؤشراً على تحسن علاقة العراق مع دول الاقليم وأن هناك فرصة أمام العراق تسمح أن يقلل من الضغوط من القوى الاخرى وتقلل من الابتزاز لمواقفه وقراراته كما تقلل من نسبة التقاطع والتنافس ما بين دول الاقليم مع العراق وتخلق تفاهمات أو أرضية للتفاهم ما بين العراق والدول الإقليمية الاخرى للتفاهم على المشاريع وعلى المصالح المتبادلة وربما يتفهمون بشكل كبير بعد أن تقوم السياسة الخارجية العراقية أو الدبلوماسية العراقية بوظيفتها الأساسية وهي خلق وعي وادراك لدى دول الاقليم

---

(١) ادهام محمود ادهام، سلمان علي حسن، العلاقات الصينية العراقية بين توازنات السياسة ومفاعل الاقتصاد، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسة، العدد (٢٥)، المجلد (٧)، جامعة كركوك، ٢٠١٨، ص١٤٥.

(٢) خضير عباس عطوان، مستقبل ودور العراق السياسي الإقليمي، مجلة دراسات دولية، العدد (٣٣)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية جامعة بغداد، العراق، ٢٠٠٧، ص١٥٨.

الاخرى أن هذا المشروع يعدَ مشروعاً وطنياً استراتيجيا بالنسبة للحكومة العراقية ولا يمكن للعراق أن يتنازل عنه ابدا ولا يمكن المساومة عليه(١).

من ثم يجب على الدول الاخرى أن تتفهم هذه المصالح العراقية وأن تحترمها وأن لا تقف عائقاً امامها وبالتالي عندما ينجح العراق بإيصال هذه الفكرة لدول الاقليم بالتوازي مع تحسن علاقات العراق مع كل دول الاقليم وينفتح أكثر تجاه الدول الاخرى مما شكل فرصة أمامه لأن هناك نوع من الاجواء الملائمة يسودها الاستقرار وعدم الشك ومن ثم يمكن الاتفاق ما بين العراق ودول الاقليم الاخرى عن المصالح المتبادلة التي تضمن عدم الوقوف بوجه الطموحات العراقية والمصالح العراقية المتعلقة بأنشاء ميناء الفاو والربط مع المشاريع الأخرى.

المطلب الثاني: تحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة

هناك عدة تحديات تواجه استكمال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وكما يأتي:

اولاً: التحديات الداخلية:

إحدى عشرة سنة مرت على وضع الحكومة العراقية حجر الأساس لميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو المطلة على الخليج، وما زال المشروع يسير ببطئ شديد لأسباب يعزوها متخصصون في الشأن الاقتصادي الى تحديات مختلفة ومتداخلة منها سياسية واقتصادية واجتماعية وغيرها، مع تأكيدهم أن الميناء يمكن أن يحقق قفزة على مستوى النقل البحري بين الشرق والغرب في حالة إنجازه وربطه بخطوط سكك الحديد التي تستخدم في شحن البضائع الاسيوية الى أوروبا مروراً بتركيا. ولهذا يمكن بيان التحديات بمجموعة من النقاط التي تعد عائقا امام تنفيذ ميناء الفاو الكبير والتي يمكن ذكرها كما يأتي(٢):

١- التحديات المالية:

بات من المعروف أن العراق يواجه أزمة واضحة جدا في مجال الجوانب المالية وذلك ناجم عن أسباب كثيرة البعض منها يتعلق بالإخفاقات المتعلقة بالسياسة المالية والآخر بمقدار الفساد الكبير جداً والهدر في الموارد وأضاعة الفرص المختلفة و جانب منها بالاعتماد المطلق على مصدر واحد من مصادر الدخل الا وهو النفط والذي يبلغ نسبة مساهمته من الناتج المحلي الاجمالي يفوق ٦٠% ونسبة مساهمته في الموازنة العامة تفوق ٩٠%، إن الاعتماد على النفط لوحده وتعرض أسعارة لتذبذب مستمر

(١) صباح النور –محمد الغريفي، علاقات العراق الخارجية ومستقبلها، المركز الديمقراطي العربي، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٧٢، بالساعة، للمزيد ينظر الرابط:https://democraticac.de/?p=75342 .

(٢) نبيل جعفر – حسين حيدر، الأهمية الاقتصادية الدولية لميناء الفاو الكبير ، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٣-١٦٤.

وانخفاضه بين فتره واخرى أيضاً يعرض الواردات العراقية الى تذبذب وانخفاض شديد فضلاً عن جوانب كثيره تتعلق بانخفاض أو انعدام قوى الانتاج المختلفة في القطاعات الزراعية أو الصناعة أو النقل أو غيرها[(١)].

لقد فقد العراق نسبة كبيرة جداً من قدراته المالية وأصبحت الحكومة تواجه أزمة كبيرة في تغطية نفقاتها العامة سواء أكان بخصوص النفقات المتعلقة بالأجور والرواتب أم النفقات المتعلقة بالإنفاق على التسليح والامن وغيرها وهذا دفعها الى الذهاب باتجاه خيار الاقتراض على المستوى المحلي والاقليمي وهذه النسبة الكبيرة من الاقتراض أدت الى تراكم الديون ومن ثم أصبح العراق يواجه أزمة مالية كبيرة جدا وهذه الازمة المالية تنعكس بطبيعة الحال على قدرته لتمويل انشاء واستكمال ميناء الفاو الكبير، على الرغم من أن المبالغ المطلوبة لاستكمال المرحلة الاولى من ميناء الفاو الكبير هي ليست مبالغ كبيرة جداً ويمكن تأمينها ولكن هذا أيضا يعد جانباً من التحديات وهو تمويل المشروع رغم أن هناك وسائل كبيره غير وسائل التمويل الحكومي المباشر من بين أهم هذه التحديات التي يمكن أجمالها بالاتي[(٢)]:

أ- قلة التخصيصات المالية لوزارة النقل ستؤثر سلبيا في توفير التمويل اللازم لإكمال مراحله.

ب- عدم الالتزام بدفع المستحقات من قبل الشركة العامة لموانئ العراق وفق العقود المبرمة مع الشركات المنفذة فإن ذلك يؤدي الى تراكم المستحقات على الشركة، في حين أن الشركة تحتاج الى تلك المستحقات لغرض تمويل مراحل العمل، ومن ثم ستواجه مشكلات مادية وتلكؤ في مراحل العمل.

٢- الجانب الأمني:

تعد الجوانب الأمنية من بين اهم الأطر التي تعتمد عليها المشاريع في العالم فعلى قدر توفر الاستقرار الامني سيوفر الشروط المناسبة للبناء والاستثمار والتنمية والنمو ومن ثم كلما توفرت نسبة عالية من الاستقرار الامني كلما توفرت الظروف المناسبة لنمو الاقتصاد ولنمو المشاريع العامة والخاصة

(١) ثائر محمود العاني، الازمة المالية في العراق وموقف صندوق النقد والخيارات الأخرى المتاحة، الشرق الأوسط، جريدة الحرب الدولية، العدد (١٥٢٧٤)، ٢٢ أيلول ٢٠٢١. انظر حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، ميناء الفاو الكبير على الطموح والتحديات، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/٢٠، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=629973 .

(٢) ماجد الابريكان، ميناء الفاو الكبير... هذه هي التحديات التي يواجهها هذا المشروع الذي يربط الشرق بالغرب، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٧، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.independentarabia.com/.

ولجذب الاستثمار الاجنبي، وهكذا ينعكس ايجابيا على كل الجوانب الاقتصادية والسياسية والاجتماعية وبالعكس بمعنى اذا تدهورت الجوانب الأمنية، فان الاقتصاد بالدرجة الاساس وكل قطاعاته الأساسية والصناعية والزراعية والنقل والتمويل والصيرفة كلها ستتعرض الى مشاكل كبرى وربما تفضي لتوقفها[١].

بمعنى لا يمكن ان يخاطر بسهوله و لا يمكن أن نتوقع أن هناك نمو واستكمال لميناء الفاو الكبير في ظل وجود عدم استقرار أمني، والعراق يعاني منذ فتره طويلة من تدهور أمني بين الحين والاخر وأن الانفلات الامني مصادره كثيرة منها الجماعات الإرهابية والجماعات المسلحة المختلفة والبعض منها مافيات وعصابات مسلحة والبعض الاخر افراد العشائر وغيرها، وفي البصرة بشكل عام مشاكل أمنية ومن هذه المشاكل هو قيام أهالي منطقة الفاو بشكل خاص أو محافظة البصرة بشكل عام بقطع الطرق أمام الشاحنات المحملة بالمواد الأولية التي تحتاجها الشركة المنفذة لميناء الفاو متخذين قيامهم لهذا العمل من اجل الحصول على فرص عمل لأبنائهم.

هذا يؤدي الى أيقاف العمل لأوقات متقطعة قد تستمر أحياناً لعدة أيام مما يؤدي الى زيادة تكاليف أضافيه تتحملها الشركة خصوصاً اذا ما علمنا أن تكلفة التوقف ليوم واحد قد تصل الى (٧٠٠) الف دولار وهذا المبلغ كبير جداً ويؤدي الى خسائر كبيرة ربما يدفع ذلك بسبب التوقف عن العمل في ظل هذه المخاطر الأمنية، كما أن هناك ضغوط كبيرة جداً تمارس على الشركات المنفذة من أجل تشغيل الايدي العاملة من أهالي الفاو أو محافظة البصرة، والشركة تكون مجبرة للموافقة على هذه المطالب من أجل تنفيذ المشروع وستتحمل تكاليف أضافيه لإعدادهم وتدريبهم وإيصالهم الى مستوى يكونوا قادرين على استيعاب متطلبات العمل، وهذا طبعاً يؤثر على ذوي الخبرة والاختصاص تحت الضغط الامني وبالنتيجة تكاليف اقتصادية ومالية وامنية تتحملها الشركة وربما يؤثر على قدرتها على تنفيذ أو تأخير المشروع[٢].

كل هذه جوانب سلبية تتعلق بالجانب الامني وتعد تحديات حقيقية، احياناً هذه العشائر تصل في مطالباتها الى الدية أو بما يعرف بالفصول العشائرية في حال تعرض أحد ابنائها الى تجاوز معين أو عقوبة إدارية ومن ثم يشكل ارباكاً شديداً أمام الشركة بل وحتى على الجانب العراقي وعلى وزارة النقل

(١) محمد سعيد العياش، اثر العولمة على مفهوم الامن الوطني، رسالة ماجستير في القيادة الأمنية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ٢٠٠٦ن ص٦٠.

(٢) نبيل جعفر المرسومي– حسين الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص١٦٤.

وعلى أعلى مراكز صنع القرار [(١)].

عندما يواجه هذا التحدي المتعلق بالأهالي والعشائر والجماعات المسلحة والعصابات المختلفة وبعض القوى الحزبية التي تريد جميعها أما أن تحصل على مكاسب معينه أو جزء من هذه الجماعات تعمل على ابتزاز الشركة لأسباب مالية واقتصادية وسياسية وامنية وغيرها وهذا ادى بالنتيجة من خلال البيئة الأمنية المتدهورة واحياناً حتى البيئة القانونية ربما تكون غير كافية وغير متكاملة تؤثر على استكمال ميناء الفاو الكبير.

لقد عانت الشركات المنفذة ايضا من عمليات تسليب الشاحنات والزوارق التي تنقل المواد الأولية من ميناء أم قصر الى ميناء الفاو الكبير فضلا عن عمليات خطف لمنتسبي الشركة، مما يؤكد غياب السلطة الأمنية والقانونية التي لابد أن تأخذ دورها في توفير الامن لشركات الاستثمار مما أعطى دافع الى الخبراء الأجانب الابتعاد عن العمل في العراق بدواعي عدم الاستقرار الأمني.

٣- ضعف البنى التحتية الأساسية:

ان أي مشروع ينفذ في دولة ما وبالأخص إذا كنا نتكلم عن مشروع يقوم به المستثمر فانه يتطلب توفير الحد الادنى من البنى التحتية المناسبة في طبيعة العمل، ومن اهمها الطرق ومدى توفر شبكات الكهرباء والدعم اللوجستي ومحطات تحليه المياه الصالحة للشرب والفنادق والساحات والمطارات وغيرها[(٢)].

وفي العراق فأن البنية التحتية ضعيفة جداً ومنتهيه وهذا يشكل عائقاً على عمل المستثمر الاجنبي وعوائق وتحديات أمام أي مستثمر أجنبي يرغب أن يعمل في العراق وهكذا هو الحال بالنسبة الى ميناء الفاو الكبير فان أحد تحدياته الأساسية هو تراجع البنى التحتية للميناء ومستواها العام مما يؤدي الى تقويض نسبي لإنجاز مشروع ميناء الفاو [(٣)].

---

(١) نبيل جعفر المرسومي- حسين الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص١٦٦.

(٢) عادل عبد الزهرة شبيب، مجلس الاعمار في العراق واهدافه في بناء البنى التحتية واقامة المشاريع الكبرى في البلاد، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٠، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.azzaman.com/.

(٣) نبيل جعفر عبد الرضى، سياسات التطوير القدرة التنافسية للاقتصاد العراقي، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٧، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://m.ahewar.org/s.asp?aid .

٤- الجانب السياسي:

ان الإطار السياسي أو ما يسمى النواة الصلبة لأية عمليه تنمية اقتصادية ولأي استثمار ونشاط اقتصادي، يعتمد العمل على قدر توفر البنية السياسية التي تجذب الاستقرار السياسي للبلد والقائمة على أساس قوانين نافذة ودستور واضح ملزم لجميع القوى السياسية وطريقة عمل سياسي مقبول واداء سياسي جيد كل هذه تعد شروطاً أساسية مطلوبة في أي دوله من أجل تشجيع العمل والاستثمار ودعم الاقتصاد وحركة المستثمر الاجنبي وتوفر الشروط المناسبة والملائمة له من أجل انجاز أعماله[١]. أما في العراق فهذه الجوانب تعاني من ضعف غير مسبوق وتحوم حولها الكثير من الشكوك.

ان الوضع السياسي في العراق يمتاز بالاضطراب ويحمل قدراً كبيراً من الفساد السياسي القائم على أساس الاستحواذ على المشاريع وفرض الهيمنة والسيطرة عليها وعلى المحاصصة السياسية التي تفترض أن كل جماعة أو كل حزب أو قوة سياسية يجب أن تهيمن على جانب معين من مشاريع قطاعات الاقتصاد ومن ثم فان ميناء الفاو الكبير ليس استثناء من هذه القاعدة التي سارت عليها العملية السياسية منذ عام ٢٠٠٣ ولحد الان.

اذاً الصراع السياسي والمحاصصة السياسية والحزبية تؤثر بشكل كبير على عمليات استكمال ميناء الفاو وصولاً الى مراحله النهائية ، لا بل ان بعض القوى السياسية والشخصيات السياسية يعملون كوكلاء لدول مختلفة اقليمية أو غير اقليمية وهم يعملون على تحقيق مصالحها قبل أن يعملوا على تحقيق مصالح العراق وفي هذا الجانب بالأساس يحوم الشك حول مدى صدق نيتهم في انجاز ميناء الفاو وربما هناك شخصيات سياسية كثيرة تعمل وبجد على ايقاف استكمال ميناء الفاو الكبير خدمة لمصالح الدول التي يرتبطون بها وهذا يعد تحدي سياسي كبير فضلاً عن الجوانب السياسية الاخرى التي تعمل بشكل كبير بالضد من انجاز استكمال ميناء الفاو الكبير[٢].

٥- الفساد الإداري والمالي:

إن الفساد يقوض النمو الاقتصادي على المدى المتوسط والبعيد فهو يضعف ويعرقل النمو الاقتصادي بطرائق شتى، إذ يضعف الاستثمار المحلي والأجنبي عن طريق زيادة فرص السعي للحصول

(١) سلمان ابن محمد، الاستقرار الأمني والنمو الاقتصادي، موقع العربية، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٠، بالساعة٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.alarabiya.net/aswaq/2012/12/10

(٢) وائل عبد اللطيف واخرون، تحالف إدارة الرأي العام، (مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار ابعاد ونتائج)، مصدر سبق ذكره، ص ٣.

على مزايا اقتصادية دون مراعاة مصلحة المجتمع، كما يخلق جوا من عدم الثقة ويقلل الحوافز المشجعة للاستثمار.

ان الفساد في العراق وتورط كبار المسؤولين في النظام السياسي بالرشى والولاءات الخارجية أديا الى خنق ميناء الفاو العراقي فضلاً عن التنافس الضاري بين الاحزاب والكتل السياسية والإهمال الاداري والاعتماد على المركزية في العمل وفي حالة وجود أيه مشكلة إدارية أو مالية أو قانونية يتم التعامل من قبل الشركة المنفذة مع مدير الميناء وليس مع الشخص المسؤول عن القضية(١).

ان مشكلة الفيزا تعد ايضاً مشكلة كبيرة ولا يزال صناع القرار يمتازون بالتقصير والاهمال الكبير في مجال التعامل مع هذه الخطوة حيث يتعاملون مع الشركات والخبراء كما يتعاملون مع العمال الذين يعملون في المطاعم أو الفنادق أو باقي المجالات الاخرى وهذا يدل على عدم وعي وعدم ادراك أهميه ميناء الفاو لأنه لو كان صناع القرار يدركون أهميه ميناء الفاو لما تجاهلوا هذا الخلل الكبير وهو أن هناك خلل في مجال الجوانب الأمنية والقانونية المتعلقة باستخراج الفيزا والتعريفات والتعامل مع الخبراء الاجانب والمهندسين الذين لديهم الخبرة وهذا يمثل سوء ادراك كبير وخلل يؤثر في أداء الحكومة العراقية المتعلقة بالاستثمار والتعامل مع العنصر الاجنبي(٢).

كما يؤدي إلى تقليل الربح لان مدفوعات الفساد الكبير تمثل عبئ إضافي على المشروع وتزيد من تكاليفه، بل يعدها البعض ضريبة ضارة بالاستثمار، وقد أكد التقرير العالمي للتنمية لسنة ٢٠١٨ م، إن الفساد مشكلة عامة تواجه المستثمرين، وأن هناك علاقة سلبية بين تفشي الفساد ومستوى الاستثمار في الاقتصاد القومي، فكلما زادت درجة الفساد قل حجم الاستثمار والعكس صحيح ، كل ذلك أدى الى اهمال الميناء من ناحية الاستثمار وتأخير تنفيذ العراق لمنفذ بحري مهم جداً كان من شأنه تمويل الخزينة العراقية بواردات يكون لها مستقبل استثماري كبير(٣).

٦- تحديات اخرى:

هناك تحديات جغرافية ذات صلة بالتحديات الداخلية وتتمثل بالتحديات الطبيعية وتشمل بضيق السواحل العراقية وتداخلها مع دول الجوار وزحف الحدود الإيرانية نحو المياه الإقليمية بفعل عامل النحت

(١) زياد عربية بنعلي، الاثار الاقتصادية والاجتماعية للفساد في الدول النامية، دبي، ٢٠٠٢، ص٢٧٤.
(٢) نبيل جعفر المرسومي- حسين حيدر الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكرة، ص ٥٥
(٣) طارق محمود عبد السلام، التحليل الاقتصادي للفساد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص٣٧-٤٥.

والترسبـــات، فضـــلاً عـــن سوء الأحـــوال الجـــوية التي تعيق حركة الملاحة البحرية والاهم من ذلك كثرة الغوارق نتيجة الحروب السابقة والالغام المبعثرة في جزيرة الفاو[1].

مثلت الاحداث السياسية التي مر بها العراق منذ سنه ١٩٨٠ ولحد الان اضراراً كثيرة بالبنى التحتية البحرية العراقية وأدت الى توقف شبه كامل في الحركة البحرية داخل المنافذ البحرية العراقية. أن أكثر الأضرار خطورة والتي نالت من المنافذ البحرية العراقية هي غرق الكثير من القطع البحرية الداخلة والخارجة من والى الموانئ العراقية في ذلك الوقت نتيجة العمليات العسكرية الايرانية والأمريكية وغيرها، ولهذا شكلت هذه الغوارق عائقا خطيرا على حركة السفن البحرية في الممرات الملاحية العراقية ولاسيما في المناطق الضيقة، وهذا يؤدي بطريقة او بأخرى الى زيادة رسوم التامين التي تتعامل مع الموانئ العراقية ، ادى نشوء جزر طينية على هذه السفن بسبب الترسيب المستمر الى زيادة تضييق القناة الملاحية وخاصة في شط العرب[2].

وعلى الرغم من ذلك بادرت الشركة العامة للموانئ العراقية بالاتفاق مع الشركات العالمية المتخصصة بانتشال الغوارق بعملية رفع قسم من الغوارق اذ بلغ عدد القطع البحرية المنتشلة (٥٣) قطعة بحرية أما القطع غير المنتشلة لحد الأن فقد بلغ عددها (٧٠) قطعة بحرية، للمزيد ينظر(للجدول ٥) وهي مازالت تشكل خطرا كبيرا على عمل المنافذ البحرية العراقية لذا يجب اعطاء هذا الموضوع أهمية كبيرة من قبل الدولة لغرض رفع القطع الغارقة كافة واعادة الثقة لممراتنا الملاحية من قبل شركات الملاحة العالمية وشركات التأمين العالمية لغرض تقليل رسوم التأمين على السفن الداخلة والخارجة من والى موانئنا ومن ثم فإن هذا ينعكس على تقليل كلفة نقل البضائع [3].

---

(١) نعمة العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والإقليمي، الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير، مركز دراسات الخليج العربي جامعة البصرة،، ٢٠١١، ص٨١.

(٢) قاسم محمد عبيد، مشكلة الحدود العراقية الكويتية، نشرة شؤون عراقية، العدد (٥)، مركز دراسات النهرين، جامعة النهرين، العراق، ٢٠٠٨، ص ٢٧ .

(٣) هشام طاهر حمادي، منافذ البحرية وانعكاساتها على الامن الوطني العراقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤.

الجدول (٥)

الغوارق البحرية في القنوات والممرات الملاحية العراقية ومداخلها

المقطع الملاحي	عدد السفن		المجموع
	المنتشلة	الغير منتشلة	
جنوب جسر خالد بن الوليد الى ميناء ابي فلوس	٩	٢٥	٣٤
ميناء ابي فلوس الى ميناء البصرة النفطي	صفر	١٢	١٢
ميناء البصرة النفطي الى ميناء ام قصر الجنوبي	٩	١٤	٢٣
قناة خور الزبير	١٥	٨	٢٣
جنوب ميناء ابي فلوس الى السد الخارجي	صفر	١٠	١٠
مدخل قناة خور الزبير الى حوض الاستدارة	٢٠	٦	٢٦

المصدر: نجم الدين عبد الله، تقيم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية، دراسة في جغرافية النقل، أطروحة دكتورا، جامعة البصرة، ٢٠١٥، ص١٠١.

ثانيا: التحديات الخارجية:

مشروع ميناء الفاو كما بينا سابقاً له أهمية استراتيجية على العراق عبر تحريك عجلة الملاحة البحرية الا أن هناك تحديات خارجية تقف وراء عدم اكمال ميناء الفاو الكبير وكما يأتي:

١- الإشراف المحدود على المياه الدولية، ويبلغ طول الاشراف البحري على الخليج العربي في شمالية ما بين (الفاو/ راس البيشة شرقا) وميناء ام قصر غربا مسافة (٥٨) كم وحتى هذه المسافة الضيقة تعرضت للضغط إذ أن زحف الحدود البحرية لكل من إيران- الكويت بدأت المسافة تتقلص مما يؤدي ذلك الى محدودية أي تطور لعملية النقل البحري، فضلا عن ضيق القناة الملاحية الرئيسة لميناء ام قصر (بخور عبد الله) اذ يتراوح عرضها (٢-١ كم) ويتباين ضحالة اعماقها كما أن الساحل ينحدر تدريجيا باتجاه المياه الإقليمية من جهة الشرق في حين ينحدر بصورة شبه عمودية من جهة الغرب عند سواحل جزيرة وربة وبوبيان الكويتيان للمزيد ينظر الشكل (٨) [١].

(١) مجيد ملوك السامرائي ، افاق التنمية المستدامة ، مصدر سبق ذكرة ، ص٧٠.

٢- الأضرار الجغرافية التي ألحقتها بنود قرار مجلس الأمن رقم (٨٣٣)(*) لسنة ١٩٩٣، الخاصة بالحالة بين العراق والكويت والمتعلقة في حدوده البحرية، بسبب اطلالته الضيقة والصغيرة على الخليج العربي، كما انه يبتعد عن منفذه الوحيد المفتوح على البحار العالية (مضيق هرمز) بنحو ٤٠٧ كم، الأمر الذي يجعل من خطوط الملاحة النفطية والتجارية له عبر هذا الطريق تمر في مناطق البحار الاقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لكل من إيران ودول الخليج العربية[١].

الشكل (٨)

صورة مفترضة لقناة خور عبد الله



المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، البصرة، ٢٠١٦.

٣- لقد أكد وزير النقل العراقي السابق عامر عبد الجبار عام ٢٠٠٩ على ان انجاز ميناء الفاو الكبير يعني تغييراً في خارطة النقل البحري العالمي. لأنه سوف يربط شرق أسيا بأوروبا من خلال مشروع القناة الجافة. وهذا يعني ان هناك الكثير من القوى الإقليمية والدولية ربما ستحاول تعطيل تنفيذ هذا المشروع لأنه قد يتعارض مع مصالحها التجارية والاقتصادية وحتى الجيوسياسية والجيواستراتيجية

(*) أصدر مجلس الامن بعد احتلال العراق لدوله الكويت عام ١٩٩٠ القرار رقم ٨٣٣ في ٢٧ أيار ١٩٩٣ متضمنا ٦ فقرات معده لترسيم الحدود بين الكويت والعراق. وتعد اتفاقيه خور عبد الله او اتفاقيه تنظيم الملاحة البحرية في خور عبدالله هي اتفاقيه دوليه حدودية بين العراق والكويت تم المصادقة عليها في بغداد في ٢٥ ت٢ ٢٠١٣ هي احد بنود القرار ٨٣٣ التي بموجبها تم تقسيم الممر الملاحي الموجود بنقطه التقاء القناء الملاحية في خور عبدالله بالحدود الدولية ما بين النقطة البحرية الحدودية (رقم ١٥٦) و (رقم ١٥٧) باتجاه الجنوب الى النقطة ١٦٢ ومن ثم الى الى بداية مدخل القناة الملاحية عند مدخل خور عبدالله .

(١) قاسم محمد واخرون ، إشكالية ترسيم الحدود الجغرافية العراقية الكويتية والخروج من احكام الفصل السابع ، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد (١٢)، جامعة بابل، ٢٠١٣، ص ٣٤٠.

المتعلقة بالشرق الأوسط، وهكذا فان العراق سيواجه ضغطاً من نوع كبير يتعلق بمعارضه مخفية من قوى إقليمية ودولية لهذا المشروع لما يمثل تحدي خارجياً وسياسياً[١].

ان هناك الكثير من دول الاقليم تنظر لميناء الفاو على انه حالة سلبية على مصالحها الاقتصادية من خلال مساهمة ميناء الفاو بعد استكماله بتحويل المسارات التجارية الاساسية من دول معينة الى العراق وصولاً الى الشرق الاوسط وتحويل مسارات السفن ومن ثم هذا يؤدي الى تخفيض عدد السفن المتجهة الى موانئ تلك الدول ويقلص من مواردها التجارية حيث من المعروف أن دول معينة من دول منطقة الشرق الاوسط تعتمد بشكل كبير على التجارة البحرية وهذا الاعتقاد المبني على معطيات معينة ومعلومات معينة ربما سيدفع هذه الدول الى توظيف علاقاتها الخارجية مع الدول الكبرى أو الاتفاق فيما بينها من اجل تعطيل مشروع ميناء الفاو الكبير[٢].

ولذلك لا يمكن استبعاد الاتفاق بين الاضداد لإجهاض ميناء الفاو ونقصد بالأضداد هو اتفاق إيران مع بعض الدول الخليجية التي تمتاز علاقتها بالتوتر كالإمارات والسعودية من اجل العمل على اجهاض ميناء الفاو الكبير والاشتراك بالمنافع الاقتصادية فيما بين تلك الدول على حساب العراق وهذا ايضا يعد تحدياً مهماً واساسياً لهذا المجال.

٤- تعد اتفاقية (خور عبدالله) ذات تأثير كبير على الاطلالة البحرية الوحيدة للعراق فيما إذا اكتمل ميناء مبارك الكبير في الكويت والذي يعد الخطر الاول والاكبر من ميناء مبارك في الكويت الذي باشرت الكويت بنائه في العام ٢٠١٠ بقيمه (١) مليار دولار كمرحله اولى قباله السواحل العراقية على جزيرة بوبيان، المشروع وكما اختارت الكويت تنفيذه يقع على بعد كيلومترات قليله من مشروع ميناء الفاو وتعد أحرج منطقة ملاحية في العالم، كونها تفرض واقعا جغرافياً وسياسياً على العراق من حيث انها تغلق المنفذ البحري الوحيد للعراق، وتحرم العراق من ارتباطه البحري مع البلدان الاخرى، فضلاً عن أن المشروع ينوي مد خطوط سكك حديديه باتجاه أم قصر الميناء العراقي عبر القناة الجافة مما يؤدي الى تبعات على التجارة العراقية البرية[٣].

---

(١) قاسم عبد علي البهادلي، الموانئ العراقية واثرها في قوة الدولة، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٦.

(٢) جميل طارش العلي – حسن خليل حسن واخرون، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحة لقناة خور عبدالله، مجلة ابحاث البصرة، العدد (٣٨)، ج ٤، كلية التربية جامعة البصرة، ٢٠١٢، ص٢٠٨.

(٣) حسين مجيد عبد، ازمة الحدود العراقية الكويتية، دار ومكتبة البصائر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٣، ص١٠٠.

علماً أن دراسة الجدوى للمشروع أقرت أن ميناء مبارك سيعتمد على التجارة الكويتية العراقية بشكل كبير، من باب الاعتماد على الاستهلاك الذي تتركز أعلى نسبة له في العراق بنسبة ٦٨%، من المتوقع ٨٠% من السوق في العراق ستتحرك عبر ميناء مبارك من بوبيان لان الموانئ العراقية لا تتحمل سعة كبيرة من الحاويات[١].

ان المشروع بحسب التقارير الكثيرة التي وردت بشأنه أقرت بالأضرار الجسيمة التي ستلحق بالاقتصاد العراقي بشكل مباشر، حيث ستصاب الموانئ العراقية بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع كما سيلحق امتدادات الميناء بتقليص مساحة الجرف القاري للعراق كما أن انشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سيلحق ضرراً جسيماً بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية [٢].

٥- لقد اثرت المشاكل المتعلقة بالشركات المنفذة نفسها على استكمال ميناء الفاو فهناك مشاكل ادارية وشخصية تتعلق بهذه الشركات قد تساهم في تأخير الانجاز واستكمال ميناء الفاو، ومن بينها على سبيل المثال انتحار او مقتل مدير شركة دايو المكلف بالعمل في ميناء الفاو الكبير الذي جاء بتاريخ بعد الاعلان الرسمي لوزارة النقل عن قرب توقيع عقد المرحلة الاولى للمشروع مع شركة دايو واتمام الوصول الى الصيغة النهائية للتنفيذ.

ان هناك اتهامات وشكوك عن وجود دول تقف خلف مقتل أو انتحار مدير شركة دايو كمحاولة لتعطيل انجاز واستكمال المشروع لأهميته الاقتصادية وتأثيره الفعال على اقتصاداً الدول الإقليمية الاخرى وبكل الاحوال سواء أكان مقتلاً ام أنتحاراً فانه يعد مؤشراً عن وجود مشاكل في أداء الشركة وربما مشاكل في علاقة الشركة مع دولتها الام وهذا وأن كان عائقاً ثانوياً الا أنه يعد من العوائق التي تواجه انجاز واستكمال ميناء الفاو الكبير [٣].

فتغيير عرض شركة دايو الكورية الخاص قد يرتبط بتنفيذ المرحلة الاولى من ميناء الفاو الكبير هو سعي الشركة لابتزاز العراق اولاً من خلال رفع كلفة الانجاز بمقدار (٤٣٠) مليون دولار ليصبح (٨،

---

(١) كاظم جبر الجبوري، الأسبوع العلمي لميناء الفاو الكبير، الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير والتحديات السياسية الداخلية والخارجية واثرها على العراق، كلية تربية جامعة القادسية، ٢٠٢٠.

(٢) الزيادي– حسين عليوي ناصر، ميناء الفاو الكبير ضرورة تنموية ملحة بحث مقدم الى الشركة العامة للعراق، شعبة البحوث والدراسات، ٢٠١٢.

(٣) وائل عبد اللطيف، دول مجاورة وراء مقتل مدير شركة دايو الكورية في البصرة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط https://aliraqnews.com/%D8%B9%D8%A8%D8%AF-%D8%A7%D9%

٢) مليار دولار بدلاً من (٣٧٠، ٢) مليار دولار مع تحديد المدة الزمنية المتفق عليها سابقا من (٣،٥) سنة وثانياً مرتبط بضغوط اخرى مورست على الشركة من اجل الانسحاب من العقد او لربما تعرضت لضغوط داخلية مرتبطة بقوة اقليمية لها علاقة بما جرى[(١)].

٦- تحديات سياسية اقتصادية من دول اقليمية ذات تأثير على مواصفات ميناء الفاو بشكل عام وأعماق الموانئ بشكل خاص حيث تؤثر أعماق الموانئ تأثيراً كبيراً على حجم السفن التي يمكن أن تستقبلها تلك الموانئ وكلما كانت الأعماق كبيرة كلما أدى ذلك الى سهولة استقبال السفن العملاقة والعكس صحيح، ففي ميناء (لوس انجلوس الامريكي) تم تعميق الميناء بقدم واحد فقط أي (٣٠) سم فقط فأصبح عمقه(٦٦) قدم بدلا من (٦٥) قدم لكنها كانت كافية لزيادة حمولة الناقلات النفطية العابرة من الميناء بنحو (٤٠) ألف برميل من النفط. وعندما يكون عمق ميناء الفاو الكبير(١٤) متر فهذا يسمح فقط باستقبال السفن التي لا تزيد حمولتها عن (٧) آلاف حاوية في حين ترتفع هذه الحمولة الى الضعف عندما يصل العمق الى (١٩) متر[(٢)].

وهذا يعني تعذر استقبال السفن ذات الحمولات الضخمة المحملة في البلد المصدر مما تضطر الى مناقلة حمولتها في ميناء (جبل علي) الى سفن متوسطة أو صغيرة ثم نقلها الى ميناء الفاو الكبير في حين أن الميناء يمكن أن يستقبل تلك السفن العملاقة لو كانت اعماقه(١٩) متراً، وهذا أمر مهم جدا في حساب التكاليف والارباح وبحجم الحمولات التجارية المتدفقة من خلال ميناء الفاو الكبير. علماً أن كلفة الحفر لأعماق(١٩) متر والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن فما فوق، لا تزيد عن (٧٩٩) مليون دولار تشكل نحو ١٠% من اجمالي كلفة بناء ميناء الفاو الكبير وفقا لدراسة الجدوى الاقتصادية والفنية التي انجزتها مجموعة الشركات الإيطالية والتي على أساسها تم تحديد الطاقة الاستيعابية للميناء بنحو (٩٩) مليون طن سنويا منها (٦٦) مليون طن للحاويات و(٣٣) مليون طن للحمولات المتنوعة [(٣)].

يبدو أن مشروع ميناء الفاو الكبير يسبب قلقا لعدد من الدول العربية كونه حلقة مهمة من حلقات طريق الحرير الذي لو تم سيشكل تحولاً سريعاً في الاقتصاد العراقي، أبرز هذه الدول التي قد

(١) نبيل جعفر، بدائل الاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير، دراسة ٩ت٢ ٢٠٢٠، مصدر سبق ذكره.

(٢) صلاح خضير، دراسات طبيعية واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، ط١، البصرة، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدود، ٢٠١٨، ص٤٧٤.

(٣) نبيل جعفر، بدائل الاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير ، مصدر سبق ذكره.

يكون من مصلحتها عرقلة إنشاء ميناء الفاو الكبير مثلما مخطط له هي(١):

١- الامارات العربية المتحدة:

تعد من الدول التي ترغب أن تهيمن على كل موانئ المنطقة، لفرض نفوذها في عدة مناطق استراتيجية في المنطقة فقد حازت (موانئ دبي العالمية – ليماسول) عقد امتياز لمدة ٢٥ عاما يمنحها حقوق حصرية لتشغيل المحطة البحرية متعددة الأغراض فضلاً عن موانئ أخرى منها التركية كما في محطة موانئ دبي العالمية (ياريمشا) في خليج إزميت التركي، ولهذا تبدو قلقة من أن يكون ميناء الفاو خارج نفوذهم وهو الميناء الذي سيلعب الدور الكبير في الاقتصاد العالمي لمشروع طريق الحرير الصيني وقد شكلت ثقلاً كبيراً على مصر في مراحل الحكم المختلفة من ايام مبارك الى مرسي ومن ثم السيسي لعدم المساس بتطوير قناة السويس، لما تحمله من اثار سلبية على موقع جبل علي واقتصاد دبي، لذى فانه من غير المستبعد ان تكون الامارات ساهمت ايضاً بضغوط على الحكومة العراقية منذ اعلان المشروع في السنوات الماضية للتأثير سلبا على الميناء.

٢- مصر:

هي المتضرر الكبير من طريق الحرير لأنه سينهي هيمنة قناة السويس على الحركة الاقتصادية العالمية ودورها المتمثل في الشحن البحري ما بين آسيا وأوروبا وصولا للقارة الأمريكية، والقلق من ميناء الفاو الكبير تحدث عنه خبراء الاقتصاد في مصر في أكثر من مناسبة على الرغم من توسيع قناة السويس وإضافة فرع جديدة للقناة الاستيعاب المزيد من السفن وتوسيع مدخولات القناة.

٣- المملكة العربية السعودية:

تحاول السعودية تعزيز نفوذها في البحر الأحمر من خلال الاستثمار جزيرتي (تيران وصنافير)(*) اللتين استعادتهما من مصر على وفق اتفاقية ترسيم الحدود البحرية الموقعة بين البلدين واعلنت عن نيتها في زيادة استثماراتها في الصومال وأرتيريا وجيبوتي بهدف تعزيز الحضور والاستعداد للمرحلة الاقتصادية الجديدة، وأمام هذا الطموح ترى السعودية أنه اذا تخلص العراق من اعتماده على

---

(١) ميادة علي حيدر، المواقف العربية من انشاء ميناء الفاو الكبير، أوراق سياسية، العدد (١)، بلا ط، العراق، ٢٠٢١، ص١٧-١٨.

(*) تيران وصنافير، هما جزيرتان تقعان في مدخل مضيق تيران الذي يفصل خليج العقبة عن البحر الأحمر، وهما في خضم انتقالهما من التبعية لمصر لتصير للمملكة العربية السعودية بناءً على اتفاقية تعيين الحدود البحرية الموقعة بين البلدين في ٨ أبريل ٢٠١٦ والتي أقرت بتبعية الجزيرتان للمملكة العربية السعودية.

المورد النفطي وقام بتأسيس مورد آخر فهذا يعني أنه سيقف على قدمين حديديتين اقتصاديا وهو بالنتيجة سيدفعه الى المنطقة كدولة قوية بثرواتها وموقعها وقوتها البشرية والعسكرية.

٤ – قطر:

دخلت قطر على خط المنافسة حيث اتفقت مع حكومة السودان على إنشاء ميناء ليكون أكبر ميناء للحاويات على ساحل البحر الأحمر، وسيشكل إنشاء ميناء الفاو الكبير مصدر قلق على عمل مدينة بورتسودان ومشاريعها ومردوداته الاقتصادية.

٥ – الكويت:

ترى في ميناء الفاو تدميرا لمشروع ميناء مبارك الذي سيكون من دون جدوى اقتصادية، والعراق يحاول التوصل إلى تفاهمات مع الكويت حول الخلافات الحدودية البحرية والتي تعد خطوة مهمة لاستكمال المشروع وذلك بعد أن تم تمرير اتفاقية خور عبد الله في البرلمان العراقي عام ٢٠١٣، الا أن الكويت رفضت طلب العراق بالانضمام الى المفاوضات الثلاثية بين الكويت والسعودية وإيران بشأن الحدود البحرية [١].

(١) كاظم فنجان الحمامي، العراق بلا سواحل، بلا ط، البصرة، ٢٠١٣، ص١٢٣-١٢٤.

المبحث الثاني: الانعكاس على الامن الوطني

ان المعطيات والمكاسب لميناء الفاو الكبير والقناة الجافه لها الاثر الفعال في تعزيز امن العراق واستقراره وبالتالي سيدعم صناع القرار السياسي وزيادة القوة الناعمة العراقية فسيؤهل الحكومة العراقية لإقامة علاقات ثنائية واتفاقات على أساس المصلحة المتبادلة، لكن هذا قد يواجه تحديات فنيه ومالية وسياسية واقتصادية ومواقف دولية واقليمية لتنفيذ هذا المشروع ذات تهديد على الامن الوطني العراقي، وهنا سيتم التعرف عليه عبر استعراض انعكاس ميناء الفاو على معززات ومهددات الامن الوطني العراقي.

المطلب الاول: الانعكاسات على مستوى معززات الامن الوطني

يساهم ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به ومن اهمها القناة الجافه فضلاً عن باقي المشاريع المختلفة الاخرى بدعم مقومات ومعززات الامن الوطني العراقي فهو يعد اضافه استراتيجية ذات مضمون اقتصادي وسياسي واجتماعي وغيره من المضامين الاخرى التي تدعم عناصر القوة للعراق وتدعم تعزيز الامن الوطني العراقي بعناصر قوه مضافة ومن بين أهم الجوانب التي سيساهم ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به في دعمها هي الجوانب الأتية:

اولاً: الجانب الاقتصادي:

يعمل ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به كالقناة الجافه على تدعيم الجانب الاقتصادي للبلد بمعنى دعم الجانب الاقتصادي للأمن الوطني العراقي والذي يعد من أهم الجوانب الأساسية التي يعتمد عليها بتحقيق الامن الوطني وستظهر اثار هذا الجانب كالاتي:

١- الاثر الايجابي على زيادة الايرادات العامة للدولة:

سيساهم ميناء الفاو الكبير والمشاريع الاستراتيجية الملحقة به ومن بينها القناة الجافه فضلا عن المشاريع المتعلقة بالصناعات البتروكيمياوية ومشاريع تحلية المياه والمدن الصناعية والمدن التجارية الاخرى ستساهم بما لا يدع مجالاً للشك في تعزيز الايرادات بصوره عامه للدولة العراقية وذلك من خلال ما يوفره من قدرات كبيره في مجال عمليه المناولة والخدمات الاخرى[١].

حيث ستسهم الايرادات المستحصلة من هذا الميناء والمشاريع الملحقة به في ديمومة المشروعات التنموية العراقية وديمومة مشروعات ونشاطات شركه الموانئ العراقية وانعكاسها وهذا

(١) نعمة محمد حبيب العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مصدر سبق ذكره، ص١٦٢.

سيفضي الى انعكاس ايجابي على القطاعات الاقتصادية الاخرى في العراق داخل وخارج وزاره النقل ويمكن ملاحظة هذه المساهمة في موضوع دعم الايرادات من بعض الارقام الأولية التي قدمتها وزارة النقل وبعض البحوث ذات الصلة بالموضوع [١].

حيث سيساهم ميناء الفاو الكبير فقط في زيادة النمو الاقتصادي للعراق، اذ انه سيضيف ايرادات كبيرة الى الناتج المحلي الاجمالي تقدر بعد انهاء المرحلة الاولى (٣.٦) مليار دولار وتزداد لتصل الى ٨ مليار دولار عند عام ٢٠٣٨، وهذا سينعكس بشكل ايجابي على الاقتصاد العراقي اما إذا اضفنا له ايرادات القناة الجافة فستصل إلى (١٥) مليار دولار[٢].

فيما إذا نجح العراق أن يتحول الى دولة لربط المشاريع الاقتصادية والدولية الكبيرة ومنها مبادرة الحزام والطريق وغيرها فان الايرادات المتوقعة ستكون كبيرة جداً ومجزية جداً وتساهم بشكل كبير وواضح جداً في مجال تعزيز قدرة العراق الاقتصادية في مجال تنويع الايرادات وتنويع مصادر الدخل وهذا موضوع مهم جداً يؤرق العراق منذ عقود لأنه يعتمد على مصدر واحد من مصادر الدخل[٣].

إذا ما نجح ميناء الفاو والمشاريع الملحقة به في هذه المهمة بالذات وهي زيادة الايرادات العامة للدولة وتنويعها فانه سيضمن جانباً مهماً وجانباً صلباً جداً في مجال تعزيز الامن الوطني العراقي وبقدرات مضافة ومهمة جداً واستثنائية في هذا الوقت بالذات لان العراق يمر بأزمة أقتصادية ويعتمد على النفط فقط والنفط يتعرض بين الحين والاخر الى تذبذب وانخفاض في أسعاره وهذا جانب مهم جدا وسينعكس بالنتيجة على تعزيز قدرات الدولة الاقتصادية بشكل عام ودعم الامن الوطني العراقي بعناصر قوه كبيره جديده ومضافة.

٢- المساهمة في تقليل نسب البطالة:

ان الفرص الاقتصادية التي سيوفرها ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به التي تم ذكرها سيوفر فرصاً كبيرة أمام مختلف العمالة المحلية ومن المتوقع أن تصل فرص العمل التي سيوفرها ميناء الفاو الكبير بحدود ٨٤٠٠٠ فرصة وهذه التوقعات المتشائمة المتعلقة بالقدرة على توفير فرص عمل ، أما

(١) نبيل جعفر عبد الرضى، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي، دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد (٣٠)، جامعة البصرة، ٢٠١٦، ص١٢٨.

(٢) نبيل جعفر عبد الرضى، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي، مصدر سبق ذكره، ص١٣٩.

(٣) حسين حيدر محمد، طريق الحرير الجديد واثره الاقتصادي على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، ج٩، العدد (٢٨)، العراق ٢٠٢٠، ص٢٩.

التوقعات المتفائلة المستندة الى بعض المعطيات وبعض المعلومات الواردة عن حجم الميناء وعن عدد الأرصفة وعن عدد الحاويات التي يستقبلها في اليوم الواحد و عن عمليات المناولة الكبيرة و عن عدد المكاتب العائدة للشركات التي سترتبط والتي ستفتح فروع في الميناء والمشاريع المرتبطة بالميناء فأنها تصل الى مئات الالاف (١).

وهذه تعد عاملاً مهماً جداً في مجال دعم الاقتصاد العراقي الذي يعاني بالأساس من ضيق سوق العمل ومحدودية فرص العمل بشكل كبير بسبب عمليه التوظيف الحالية المرتبطة بقدرة الدولة على خلق فرص عمل جديده (٢).

لذلك نلاحظ أن ميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به ستعزز من القدرة على التوظيف الخاص بالدرجة الاساس وحتى التوظيف العام وتخلق شراكات اقتصاديه جديده في القطاع العام والقطاع الخاص وستكون اشبه بكره الثلج التي تكبر كلمات تدحرجت وابتعدت عن نقطه الانطلاق وهكذا فان ميناء الفاو كلما مر عليه زمن وكلما توسعت وتعددت الأرصفة و عدد الشركات التي تتعامل معه كلما زادت القدرة على توظيف الاكثر وسيكون دالة نمو أساسيه في مجال الاقتصاد وفي مجال استيعاب العمالة الجديدة وهذا مهم جداً والعمالة الجديدة تعني رواتب وأجور اكثر من ثم مداخيل أكثر وهذا ينعكس بطريقه أخرى على القدرة الشرائية بمعنى زياده الطلب العام يعني أن الاقتصاد يمر بمرحله انتعاش ورواج وهذا يدفع المنتجين المحليين الى زيادة انتاجهم بتلبية هذا الطلب ، وسنجد أن لميناء الفاو أهمية كبيرة في دعم الاقتصاد ودعم عناصر الاقتصاد الاساسية في مجال مواجهه نسب البطالة العالية وفي خلق فرص عمل جديدة(٣).

٣- المساهمة في تعزيز فرص الاستثمار:

يعد الاستثمار قاطرة التطور والنمو الاقتصادي، وما الى ذلك من دور في تحريك مختلف القطاعات الاقتصادية في مجال الصناعة والزراعة والسياحة، فميناء الفاو الكبير سيكون نقطة جذب كبيره في مجال جذب الاستثمار ويعزز فرص الاستثمار المحلية والاجنبية ومن المعروف ان الاستثمار

---

(١) نبيل جعفر المرسومي – حسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره ، ص١٤٧-١٤٨.

(٢) حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير على الطموح والتحديات، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٤، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط:https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=629973

(٣) المصدر نفسه، ص٤٨.

هو عباره عن زيادة في القدرة على التمويل وهو عباره عن جذب للتكنولوجيا المتقدمة وتعزيز فرص المنافسة مع القطاع المحلي وتوفير ارضيه لزيادة القدرة التنافسية والتوسع في مجال البنى التحتية (١).

من هنا يرى الباحث أن مشروع ميناء الفاو سيحتاج الى مشاريع استثمارية ملحقة للميناء لإقامة مدن صناعية وتجارية ومجمعات سكنية ومناطق حرة للتبادل التجاري وغيرها من المنشآت الملحقة بالميناء ومن بين اهم هذه المنشآت هي القناة الجافة وهي عبارة عن جانبين أساسيين الجانب السككي والطرق البرية المعبدة السريعة التي ستتوجه باتجاه تركيا وسوريا والوجهات النهائية في الاتحاد الاوروبي وغيرها من المناطق الأخرى فهناك مساحة كبيره ومهمة جدا للاستثمار الاجنبي.

ان هناك فرص واعدة للاستثمار الاجنبي في الميناء وفي المشاريع الملحقة به وهنالك مشاريع مقترحة مطروحة أمام الجهات والمؤسسات والمراكز الاستثمارية العالمية المهمة وتبلغ بحدود الألف من المشاريع والكثير من الاراضي المعدة المهيئة لإقامة مشاريع استراتيجية وكل هذا يعني أن هناك فرص جديدة للعمالة ايضاً وأن هناك تدفق للأموال سيأتي الى العراق ولن ينحصر على الميناء والمشاريع المرتبطة به وانما ستتوزع في المناطق العراقية كافة ، وذلك لان العراق سيصبح دولة جاذبة للاستثمار ، وسيشهد المزيد من عمليات الاستثمار الإقليمية والدولية لإقامه مشاريع جديده ، وهكذا نوع من الاستثمار افضى الى ترسيخ منجزات اقتصادية في الكثير من دول العالم من بينها الدول في جنوب شرق اسيا على سبيل المثال التي كان الاستثمار يمثل جانب مهم في تقدمها الاقتصادي وهذا طبعا يعزز من معززات الجانب الاقتصادي للأمن الوطني العراقي (٢).

٤- التأثير على التجارة الخارجية:

ان ميناء الفاو سيفتح أفاقاً جديدة للتجارة الخارجية في العراق على المستوى المحلي والدولي كونه الطريق الاقرب والاقل كلفة والاكثر أماناً بين القارات الثلاث اسيا واوروبا وافريقيا فضلا عن ذلك فان بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر العراق عن طريق ميناء الفاو والقناة الجافه تترتب عليها منافع كبيرة، وذلك من خلال الرسوم الممكن استحصالها عن طريق استخدامها للبنى التحتية في العراق، هـذه

(١) نبيل جعفر المرسومي- حسين حيدر الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص١٣٢.

(٢) راشد عارف راشد، الاهمية الاقتصادية للموانئ العراقية كأحد فروع قطاع النقل وعلاقتها التشابكية بالقطاعات الاخرى، وزارة التخطيط، دراسة رقم ٩٤٩، ١٩٩٢، ص٢٧.

المنافع يمكن عدها منافع صافيه للاقتصاد العراقي[1].

من هنا فأن رسوم المرور للبضائع تمثل مساهمة صافيه في الناتج المحلي الاجمالي، وعلى وفق التقييم الاولي للقناة الجافة فمن الممكن أن تحقق القناة الجافة رسوم عبور قيمتها ١٠٠ دولار لكل حاويه عابرة، كما تشير التوقعات الى أن ضريبة المرور التي ستفرض على الحمولات التي ستنقل من خلال القناة الجافة ستكون ٧.١٤ دولار/ طن، اذ ما علمنا ان كمية الطلب الكامنة على موانئ العراق لغرض تجارة الترانزيت والتي يتوقع مرورها مستقبلاً ستبلغ (٣٦٠.٦)، (٣٨٣.٧)، (٤٠٤.٦) مليون طن ، خلال الاعوام (٢٠٢٥ –٢٠٣٠ –٢٠٣٥) على التوالي. بذلك نستطيع ان ندرك وبشكل ملموس اهمية الموانئ العراقية في التجارة العالمية، وان حجم واتجاهات تطور هذه التجارة ينبغي ان يؤخذ في الاعتبار لغرض التعجيل بإكمال ميناء الفاو الكبير[2] .

ثانياً: دور الاقتصادي للقناة الجافة:

١– تعمل القناة الجافة على المساهمة في تنشيط قطاعات الاقتصاد العراقي الأساسية وتزيد من نسبة المشاركة في الايرادات العامة من خلال الرسوم المترتبة على مرور البضائع والسلع وعن طريق تجاره الترانزيت وخلق تنوع في الايرادات المتحققة للاقتصاد العراقي بدلا من الاعتماد على النفط كمصدر رئيس لهذه الايرادات علاوة على خلق المزيد من فرص العمل لهذا المجال[3].

٢– يصبح العراق ومن خلال ما تقدمه القناة الجافة من فرص ومن بنى تحتية سيصبح مركزاً اقليمياً لعبور تجارة الترانزيت عالميا وعليه فان جوانب الاستقرار السياسي والاقتصادي والاستراتيجي للعراق ستصبح من الضرورات الملحة للدول الكبرى والدول الإقليمية وستقوم هذه الاطراف بالمساهمة في توفير بيئة أمنة في العراق من أجل توفير بيئة مناسبه لمرور التجارة الدولية بمعنى أن القناة الجافة ستسهم بطريقة غير مباشرة في دفع الدول المؤثرة لإشاعة نوع من الاستقرار السياسي والامني

---

(١) اسعد عباس هادي، دور النقل البحري في تجارة العراق الخارجية خلال المدة ٢٠٠٠–٢٠٠٦، مجلة ادأب البصرة، العدد (٦٠)، جامعة البصرة، ٢٠١٢، ص٢١١.

(٢) نبيل جعفر المرسومي – حسين حيدر الجزائري، الاهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص١٤١–١٤٣.

(٣) هشام طاهر حمادي، المنافذ البحرية العراقية وانعكاسها على الامن الوطني دراسة جيوسياسية، سلسلة رسائل الماجستير في التخطيط الاستراتيجي للأمن الوطني، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠١٩، ص١٥٢–١٥٣.

والاقتصادي في العراق[١].

٣- يعزز العراق من موقعه الجيوبوليتيكي ويزيد من امكانيه توظيف هذا الموقع عبر توظيف عناصر القوة التي ستمنحها له القناة الجافه وهذا انه سيزيد من تأثيره كفاعل اقليمي على الساحة الاقليمية على الاقل ودوره المهم على الساحة الدولية ايضا[٢].

٤- يتمكن العراق من توظيف موقعه الجغرافي ليس فقط في مجال تجاره الترانزيت وانما قد يتعدى ذلك كأن يكون معبراً مهماً اقليمياً لمرور تجارة الطاقة عبر انابيب النفط والغاز من منطقة الخليج العربي باتجاه أوروبا وغيرها من الوجهات الدولية لاسيما ما نجحت في توفير البنية التحتية لهذه المهمة وبعد أن ينجح في اثبات مكانته الاقليمية عبر ما توفره القناة الجافه من فرص ومصداقيه لقدرة العراق على ان يكون ممرا امناً لمرور التجارة المتعلقة في مجال الطاقة وفي مجال الانواع الاخرى من انواع التجارة العالمية [٣].

ثالثاً: المجال السياسي:

من المعروف مدى اهمية وخطورة الجوانب السياسية في مجال الامن الوطني لكل دولة، أما في العراق فالجوانب السياسية لها أهمية استثنائية ومضاعفه انطلاقاً من المشاكل السياسية الكبيرة التي يواجهها البلد منذ عام ٢٠٠٣ ولحد الان على الرغم من نجاح العراق في بناء مؤسسات دستورية جديدة واقرار دستور دائم وتنظيم العلاقة بين السلطات الأساسية واقرار قوانين اساسيه لحماية حقوق الانسان واحترام الحريات العامة وغيرها الا أن العملية السياسية في العراق التي تنظم العمل السياسي لا زالت تواجه تحديات غير مسبوقة لتنعكس في احيان كثيره سلباً على واقع الحياة الاقتصادية والاجتماعية وعلى مستوى الامن وعلى المستويات الاخرى كافة وعلى العلاقات الخارجية للعراق مع دول الاقليم او العالم بشكل عام[٤].

---

(١) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية وافاق التنمية المستدامة، مصدر سبق ذكره، ص٢٨.

(٢) اسعد عباس الاسدي – نجم الدين عبدالله، مستقبل النقل البحري في العراق، مجلة كلية التربية، العدد (٢٧)، المجلد (٢١)، جامعة البصرة، ٢٠١٦، ص٢١٦.

(٣) فاضل مشعل، القناة الجافة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط:
https://www.aljazeera.net/ebusiness/2010/10/18/%D9%82%D9%86%D8%A7%

(٤) حسين عبود جاسم، التنمية السياسية في العراق بعد عام ٢٠٠٣ المقومات والمعوقات، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠١٦، ص٤٦.

من هنا فأن التفاعلات في المجال السياسي تؤثر بشكل كبير على الامن الوطني العراقي وكلما كانت الجوانب السياسية تمتاز بقدر من الاستقرار والثبات وفقاً للعمل المؤسسي والدستوري كلما انعكست ايجاباً على الامن الوطني العراقي وبالعكس وانطلاقاً من هذه الحقائق فأن العراق بأمس الحاجة الى الاستقرار السياسي والى استدامة البناء الهيكلي في المجال المؤسساتي السياسي وهذا ايضاً يعتمد بطريقة أو بأخرى على علاقة النظام السياسي مع المجتمع العراقي أو المجتمعات المحلية في المحافظات المختلفة وهذا يعتمد أيضاً ويحتاج على أن يكون النظام السياسي نظام منفتح على المجتمع ويمتلك القدرة على توفير الفرص الاقتصادية والاجتماعية ولديه القدرة على إشاعة الاستقرار والنمو والتنمية(١).

هذا يحتاج الى أليات معينة أو قدرات خاصه يمتلكها النظام السياسي في العراق من اجل أن يوفر هذه الفرص وفي هذه النقطة بالذات ميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به والقناة الجافه ستكون أداة مهمة جداً و عنصر القوة مهم جداً بيد النظام السياسي في العراق وبيدي المؤسسات الدستورية من أجل توفير هذه الفرص الاقتصادية والاجتماعية يعد توفير فرص سياسية للقوى السياسية الفاعلة في المجال السياسي لان هذه القوى ستقدم نفسها للمجتمع على أنها قوى تعمل من أجل البناء والتعمير الرخاء و تعمل من أجل الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي.

وهذا الجانب مهم جدا في مجال اشاعة نوع من الرخاء السياسي والاستقرار السياسي بما يدعم عمليه الاستقرار في العراق بشكل عام ويقلل من فرص وقدرة الاخرين ونقصد الدول أو المنظمات الإرهابية أو الدول التي تستهدف الامن الوطني العراقي أو تحاول التأثير على الجوانب السياسية العراقية من خلال استغلال الثغرات الداخلية المتعلقة بالفقر وضيق فرص العمل وضيق فرص الحياة وهكذا عندما ينجح النظام السياسي الموحد في العراق في انشاء هكذا مشاريع وطنية واستراتيجية كبيرة ستزيد من نسبة مقبوليته وشرعيته ومشروعيته أمام المجتمع العراقي وتوفر نوع من الاستقرار الذي يفضي الى ادارة الدولة بطريقة افضل، ويمكن أن يوفر بعض المزايا التي يمكن أن يحققها باستكمال ميناء الفاو والمشاريع الاستراتيجية في المجال السياسي بمجموعه من النقاط(٢):

١- أنعكست المشاكل السياسية وسوء أداره الدولة التي تعاقبت على العراق لتلزمه باتفاقيات بغيضة فقد

---

(١) عبد الجبار احمد عبدالله، معوقات الديمقراطية في العالم الثالث، دار العربي للنشر والتوزيع، ط١، لبنان، ٢٠١٥، ص٩٠-٩١.

(٢) نعمة محمد حبيب، دور ميناء الفاو في الامن المحلي والإقليمي، مجلة الخليج العربي، العدد (٤٠٣)، المجلد (٤١)، جامعة البصرة، ٢٠١٣، ص ١٦٢-١٦٣.

بسببها الكثير من امتيازاته البحرية والجيبوليتيكة ومن اهمها اتفاقيه الجزائر عام ١٩٧٥ التي خسر بسببها نصف شط العرب وما كان لذلك من تداعيات اخرى ثم جاءت صفحه غزو الكويت عام ١٩٩٠ وما ترتب على أثرها من التزامات اوصلت الخط الحدودي الكويتي الى واجهة الموانئ العراقية.

ويأتي ميناء الفاو كتعويض عن هذه الخسارة الاستراتيجية المتمثلة بشط العرب وخور عبد الله وغيره لأنه سيمنح العراق قدرات جديده وكبيره في مجال التجارة وفي مجال الابحار العسكري وفي مجال تامين الحدود العراقية وغيرها فهو يعد ميزه جيوبوليتيكية بحرية جديدة للعراق بعد جملة من انتكاسات في هذا المجال.

٢- يساهم ميناء الفاو بدور فعال لمنع اي ابتزاز سياسي أو عسكري واقتصادي كان العراق يعاني منه نظرا لمشكلة منافذه البحرية، وينقل العراق من الموقع الضعيف في هذا الجانب الى موقع الصدارة بوصفه محطة ترانزيت دولية مهمة، تخفض التكاليف الكلية وتختصر الطريق على الناقلين والبضائع الى مستوى النصف لهذا ستكون يد العراق العليا في المعاملات التي تتصل بهذا الجانب.

٣- تعزيز مكانة العراق الجيوسياسية كونه سيصبح محوراً مهما في التجارة الدولية بين أسيا وأوروبا وعليه فأن مكانة العراق ستزداد في المجتمع الدولي وسيصبح عاملا مؤثرا في البيئة الإقليمية والدولية.

٤- أن هذا المشروع سيساهم بشكل كبير في الاستقرار السياسي وألأمني للعراق اذ سيصبح جزءاً مهماً من منظومة النقل في التجارة العالمية يساهم بتحويل امن العراق من الحدود المحلية الى المسؤولية الدولية لوجود مصالح حيوية مهمة للدول فيه لذا فان استقراره سيشكل اولوية للدول العظمى والدول الصناعية الكبرى التي تجد في استقرار العراق عامل ضروري في تحقيق مصالحها التجارية.

٥- يفتح الطريق الى اندماج العراق بالأسواق العالمية والمشاركة الفاعلة، ويسرع من انضمامه الى منظمة التجارة العالمية والتحالفات الاقتصادية المهمة، وهذا امر له معطيات مهمة تنعكس على الامن والاستقرار.

٦- يعيد بناء علاقات العراق الخارجية ويخلق مكانة جديدة له على أساس واقع جديد من المصالح المتبادلة وسيصبح الطرف المهم في لعبة المصالح.

٧- تعميق روح المواطنة والانتماء الوطني وبناء اللحمة الوطنية بين مكونات الشعب من خلال الرفاهية التي سيحققها والمكانة العالمية التي سيكتسبها العراق من خلال هذا المشروع.

وهنا لابد من الاشارة الى أن القناة الجافة العراقية ستصبح منافسة للنقل البحري عبر قناة السويس وهذا ما قد يؤثر على المصالح الاقتصادية لمصر ويؤثر على موقعها الجيوستراتيجي، وقد يؤدي هذا الى تدخل مصر ضد هذا المشروع وعليه يجب أن تتحلى السياسة الخارجية العراقية بقدر كبير من المرونة والواقعية التي تفرضها المصلحة العراقية العليا، وتأسيس علاقات واتفاقيات استراتيجية مع دول الجوار ومع أوروبا علاوة على توظيف العلاقات الأمريكية العراقية للخروج بموقف امريكي يدعم هذا التوجه العراقي والذي يعد اختباراً للنوايا الأمريكية بخصوص مساعدة العراق(١).

ومن المؤسف أن العراق لم يبادر بخطوات جدية وعملية كبيرة للبدء بهذا المشروع الذي سيحقق مكاسب استراتيجية له على المدى البعيد بسبب الظروف السياسية والأمنية التي يمر بها البلد وهذا ما يفرض وبقوة حاجة العراق الى انتهاج سياسة عقلانية لتجاوز الخلافات السياسية المستمرة وتعزيز الثقة بين مكونات الشعب العراقي لغرض تبني رؤية وطنية مشتركة للكثير من القضايا ومنها مشروع ميناء الفاو والقناة الجافة وهذا ما سيحقق بالتأكيد الكثير من أبعاد الأمن الوطني العراقي وخلق عراق امن ومزدهر ينعم بالاستقرار (٢).

ان انعكاس استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة والمشاريع الكبرى المرتبطة بها وما يفضي اليه من تحويل لطرق التجارة ومراكز التجارة والنقل لا يؤثر على بعض الدول الاقليمية اقتصاديا فقط وانما سيؤثر على موقعها الجغرافي والاستراتيجي وعلى مكانتها في مجال الشحن والتجارة الدولية (٣).

وقد يفضي هذا الجانب الى محاوله هذه الدول عرقلة تحول العراق الى هذا الحال وهذه القدرة على اتقان واكمال هذا المشروع ومن ثم يجب أن نتوقع نحن في العراق أن هناك ردود أفعال قد تكون سلبيه جداً حيال مساعي العراق بان يكمل مشروع ميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به منها القناه الجافة فيجب على صناع القرار ودوائر السياسة الخارجية العراقية ان تتحلى بقدر كبير من الادراك والمرونة والواقعية لإعادة تقييم الفرص والمحددات المرتبطة بهذا المشروع والتوقعات المتعلقة بردود

---

(١) مجيد ملوك السامرائي، النقل عبر الموانئ العراقية، الواقع والافق، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، المجلد (٢٠)، العدد (٧)، جامعة تكريت، ٢٠١٣، ص٣٠٢.

(٢) يس عراق، مستقبل اقتصادي ضخم ينتظر العراق، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://yesiraq.com/%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%82%D8

(٣) نبيل جعفر المرسومي – زينب حسين إبراهيم، موقع العراق على طريق الحرير الدولي، التحديات والمكاسب المحتملة، البصرة، شركة الغدية، ٢٠١٩، ص١٦٠.

الافعال والسلوكيات الاخرين بما يؤمن و يحقق المصلحة العراقية العليا (١).

ان هذا يتطلب من صناع القرار ومن دوائر صنع السياسة الخارجية العراقية أن يضعوا في اعتباراتهم ضرورة بناء العلاقات السياسية الجيدة وابرام اتفاقيات ثنائيه وجماعية ذات طابع استراتيجي مع دول المنطقة لطمأنتهم حيال نيات العراق وعدم أضرار العراق لمصالحهم وبأشراك دول الجوار بمنافع هذا المشروع من جهة ومن أجل ضمان عدم معارضة دول المنطقة لمشاريع العراق من أجل ضمان دعمهم أو على الاقل وقوفهم مع العراق في هذا المجال من جهة أخرى يحتاج العراق بشدة الى توظيف علاقاته الخارجية مع الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين من أجل الفوز بمواقف مؤيده للعراق وداعمة له في هذا المجال وربما يعد هذا اختباراً للعلاقات العراقية الأمريكية على وجه الخصوص ضمن الاطار والاتفاقيات الاستراتيجية الموقعة بين البلدين ولكن على الرغم من هذا الحديث غير أن الوقائع لم تشر الى حد الان الى أن العراق راغباً بما يجب عليه أن يقوم به في هذا المجال ولا توجد من المؤشرات الكافية أو المعطيات على انه عازم على تحقيق مكاسب استراتيجية على المدى المتوسط والبعيد من هذه المشاريع المتاحة (٢).

غير أن الظروف السياسية والوضع الامني المضطرب التي يتميز بها العراق تعد ظروف سلبية جعلت القرار السياسي قرار مفككاً وضعيفاً ومتناقضاً مع بعضه وفي أحيان كثيرة يخضع الى املاءات خارجية وهذا يعد عاملاً محبطاً للجهود العراقية ومعرقلاً للجهود التي تريد أن تنطلق بهذا البلد باتجاهات واعده في مجال التنمية والنمو وتطوير العلاقات الخارجية مما يفرض على العراق محددات كبيرة ويفرض على السياسة الخارجية العراقية أعباء مضاعفة.

ان هذه مهددات حقيقية في المجال السياسي للأمن الوطني العراقي ويجب على صناع القرار والدوائر الأساسية في صنع السياسة الخارجية وعلى معدي استراتيجيات الامن الوطني العراقي يكونوا واعين لهذه المخاطر وهذه التهديدات وأن يعملوا بجد على وضع حلول سريعة لها وعلى الاقل حلول متوسطة المدى لتدارك وحل الخلافات السياسية المستمرة أو العمل على تعزيز عمليه بناء الثقة بين مكونات الشعب العراقي مع بعضهم أو تعزيز الثقة بين المجتمع العراقي ككل ومع الطبقات السياسية

(١) ميادة علي حيدر، المواقف العربية في انشاء ميناء الفاو الكبير، أوراق سياسية، العدد (١)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢١، ص١٦.

(٢) نبيل جعفر المرسومي– زينب حسين إبراهيم، موقع العراق على طريق الحرير الدولي، مصدر سبق ذكره، ص١٧.

أو القوى السياسية التي تدير العملية السياسية في العراق(١).

وهذا يستدعي وجود رؤية وطنية مشتركة حول كيفية ادارة القضايا الأساسية في البلد والمهام الكبيرة من بينها مهمة استكمال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وإذا تحقق نسبة كبيرة من هذه المشاريع بالتأكيد ستنعكس ايجاباً على الامن الوطني العراقي عبر خلق اجواء سياسية مناسبه ستساهم هي بدورها في تحقيق الازدهار الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي وهذا بالتأكيد سينعكس ايجابيا على تعزيز الامن الوطني العراقي والعكس صحيح(٢) .

رابعاً: الجانب الامني:

نتيجة المعوقات التي تواجهها قاعدة أم قصر البحرية والتي تتمثل بعدم انفتاحها على البحر بصورة مباشرة وبعدها عن المنشاة الحيوية تتطلب توفير حماية مستمرة لها ، تم انشاء قاعده بحرية متقدمة شمال ميناء الفاو الكبير من أجل تعزيز الامن الوطني العراقي(٣). ان هذه القاعدة فيما لو تم استكمالها بالشكل المخطط لها فأنها ستحل الكثير من المعوقات التي تعاني منها قاعدة أم قصر البحرية والمتمثلة بما يأتي(٤):

١- التخلص من ضيق القنوات الملاحية الدولية الرابطة بين الخليج العربي وميناء أم قصر وميناء خور الزبير والتي تعيق من سرعة انفتاح القطعات البحرية.

٢- يعد أفضل موقع تتمكن من خلاله القطعات البحرية بالوصول إلى ساحة العمليات البحرية بزمن رد فعل مناسب.

٣- يؤمن حماية الى ميناء الفاو الكبير حيث يكون ضمن نطاق عمليات القاعدة البحرية وبهذا سوف تجري عليه نفس الدفاعات والحماية المختلفة الجاري تنفيذها للقاعدة.

٤- يعطي مساحة كبيرة لغرض التوسع في بناء الأرصفة الخاصة بإيواء القطع البحرية. مع امكانية التوسع في المستقبل ببناء المعامل والمستودعات وأرصفة جديدة لإرساء السفن. كما يمكن بناء

---

(١) بارق عبد الصمد، الامن الوطني المفهوم والمقومات والمهددات، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=473238

(٢) مازن طالب مهدي، القواعد البحرية وإمكانية انشاء قاعدة بحرية متكاملة لاسناد البحرية العراقية، رسالة ماجستير كلية الأركان، بغداد، ٢٠١٥، ص٧٦.

(٣) المصدر نفسه، ص٧٧.

(٤) هشام طاهر حمادي، المنافذ البحرية العراقية وانعكاسها على الامن الوطني دراسة جيوسياسية، مصدر سبق ذكره، ص ١٨٦.

الأرصفة العمودية على الساحل وذلك بسبب المساحة المائية الكافية للمناورة امام الساحل.

٥- موقع القاعدة البحرية في موقع مجاور شمال الميناء يؤمن عدم مرور السفن التجارية الأجنبية من أمام القاعدة البحرية ومن ثم عدم تعرضها الى المراقبة والرصد من قبل هذه السفن.

خامساً: الجانب الاجتماعي:

١- تمثل الموانئ والمطارات منفذاً ومحطة لتبادل الثقافات والأفكار والعادات والتقاليد، لما توفره الحركة الدائبة فيها للأجانب بمختلف جنسياتهم وثقافاتهم، وهو ما يكون مثل نافذة اطلال على العالم وتبادل الخبرات والعلوم والأفكار والعادات، ويزيد الثقافة المحلية ويطورها.

٢- يسهل على الأفراد الوصول إلى حاجاتهم وسلعهم ونقلها وارسالها، ويخفض أسعار المواد الاستهلاكية، ويتيح المجال للحصول على حاجات بنوعيات وصناعات جيدة، مما يعني استقراراً للعائلة والفرد. إن البلاد ذات الشأن الاقتصادي المتميز، ترعاها المصالح الدولية وتحافظ على استقرارها، مما يحولها إلى بيئة جاذبة للسياح ويرفع مستوى الحياة، ويجعل سبل العيش فيها مستقرة وآمنة، وهو ما يحصل في دبي مثلاً والكثير من المناطق التجارية العالمية، لذلك فالميناء يسهم في عودة المهاجرين والمهجرين إلى بلدهم، ويعزز الأمن المحلي للأفراد والجماعات على حد سواء [(١)].

٣- يسهم ميناء الفاو والمشاريع الملحقة به في تقليل نسب الاحتقان الاجتماعي الناجم عن السخط الشعبي جراء الفشل الحكومي في توفير حياة كريمة وفرص عمل مناسبة وذلك بعد أن تساهم هذه المشاريع في توفير فرص العمل وبعض البنى التحتية وجذب الشركات الإقليمية للعمل في العراق.

المطلب الثاني: الانعكاس على مستوى مهددات الامن الوطني

يعد مشروع ميناء الفاو مشروعاً حيوياً سيدعم العراق والمنطقة اقتصادياً وسياسياً من خلال الربط بالعالم عبر القناة الجافة وفتح العديد من المجالات الاقتصادية، وخلق فرص العمل وزيادة الاستثمار المحلي والاجنبي وتنشيط قطاع النقل في العراق من خلال تنويع طرق الاستيراد والتصدير ومن المقرر انشاء سكة حديد لربط منطقة الخليج العربي عبر الاراضي العراقية بعد استكمال ميناء الفاو الكبير بشمال أوروبا من خلال تركيا وهذا ما يضفي عليه أهمية عالمية على مستوى التجارة الدولية فضلاً عن المقاومات الاخرى التي تصب في قوة الدولة، لكن في حالة عدم استكمال وتنفيذه مع المشاريع

(١) عقيل حميد صابر، الاستثمار بالمورد وعلاقته بالتشغيل والبطالة في البلدان النامية (دراسة حالة العراق)، أطروحة دكتورا، الجامعة المستنصرية، العراق، ٢٠٠٨، ص٨.

الملحقة به كالقناة الجافة سيؤدي الى خطر وتهديد على الامن الوطني العراقي، ومن هنا يمكن بيان أهم المهددات المحتملة ذات التأثير وكما يأتي:

اولاً: المهددات على مستوى استقرار النظام السياسي:

تم وضع حجر الاساس لمشروع ميناء الفاو الكبير بداية عام ٢٠١١ الا أنه لم يرى النور في تنفيذ مراحله الاولية الابعد زيارة رئيس الوزراء مصطفى الكاظمي بداية عام ٢٠٢١ رغم إدراك صناع القرار أهمية المشروع كونه يمكن أن يحول العراق الى منطقة مهمة للتجارة والنقل العالميين لقصر المسافة نسبياً التي تربط العراق بموانئ البحر الاحمر والبحر المتوسط.

ان الاستقرار الاقتصادي يعد أحد علامات الاستقرار في العراق لان الاقتصاد هو المعين الذي يمد النظام السياسي بعناصر القوة والانسجام خاصة في البلدان التي تمر بحاله عدم استقرار مثل العراق سوآءاً كان سياسياً ام اقتصادياً ام حتى مشاكل اجتماعية او تهديدات خارجية [(١)].

وعلى الرغم من امتلاك العراق الخبرات والموارد الطبيعية الا أنه بات يعاني من ضبابية في ملفه الاقتصادي وهناك أسباب متعددة تقف وراء ذلك، لعل من بينها عدم وضوح وجهتها الاقتصادية هل هي اشتراكيه أم رأسماليه أم غير ذلك فضلا عن ارتباط ملفه الاقتصادي بملفات أخرى غير مستقرة سياسية وثقافية وأمنية وخارجية فالعراق كباقي الدول النامية يعاني من مشكلة الاقتصاد الاحادي الريعي الذي يعتمد بشكل كامل على تصدير النفط دون أن يكون هناك تنوع كاف في مصادر الدخل، كما أن انفتاح الاسواق العراقية للبضائع المستوردة قد أخضع السوق المحلية لهيمنته وسيطرة التجار الاجانب وأصبح الاقتصاد الوطني يخضع لنفوذ الدول الاخرى[(٢)].

ان النظام السياسي في العراق هو نتاج بيئته يتأثر ويؤثر بها وكل نظام سياسي قد يصبح منبوذاً من بيئته الخاصة وتبعاً لذلك تقع عليه مسؤولية القيام بالتغيير فأما أن يتغير أو أن يغير البيئة المحيطة. وأن الدولة المستقرة هي التي تتمتع باقتصاد قوي وفعال ذي وجه ومصادر متعددة بحيث يقي نفسه من التقلبات كما هو الحال في الدول المتقدمة ومن ثم فأن ايه دول تطمح في الوصول الى قدر من الاستقرار السياسي، اذ لابد لها من أن تمضي قدما باتجاه تحقيق الاستقرار الاقتصادي، وأن لا ترهن نفسها لمصدر واحد من الدخل القومي حتى اذا اصابه ضرر اصيبت بالشلل وعجزت عن تمويل مؤسساتها وتنفيذ

(١) سمير امين، الاقتصاد السياسي للتنمية في القرنين العشرين والواحد،ط١ ،بيروت دار الفارابي ٢٠٠٢ ص٩-١٣.
(٢) اوليز اورنو، تنمية واعاده بناء الاقتصاد العراقي، ط١، بغداد، مركز العراقي للدراسات ٢٠٠٦، ص ٦٣.

سياستها وخططها[١].

لكي يحمي العراق نفسه بشكل عام والنظام السياسي بشكل خاص لابد له ان يدعم قطاع الصناعة الوطنية والمشاريع الحيوية الاستراتيجية وان يرفدها بكل احتياجاتها اذ أنه في حالة فشل استكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به والذي يعد مصدراً أخر من مصادر الدخل القومي قد يؤدي الى تهديد النظام السياسي من خلال الاتهامات المتبادلة والتجاذبات السياسية بين الكتل وأصحاب القرار ومن ثم ستحدث فوضى في محافظة البصرة وفي العراق بشكل عام ولمعرفتهم لما سيمنحه هذا الميناء من فوائد اقتصادية وسياسية اذ أن تحقيق النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة في البلاد سيرفد الجانب السياسي بالاستقرار[٢].

ثانياً: أستمرار قلة التخصيصات الاستثمارية:

يعد استقرار الاوضاع السياسية والأمنية أحد أهم العوامل الجاذبة للاستثمار، عند تحسن الوضع الامني فان العراق قادم على مرحلة ازدهار كبيرة جداً لما يمتاز من مقومات اقتصاديه وطبيعية وجغرافية واستراتيجية، ان كل محافظة في العراق تمتلك مقومات استثمار تختلف عن الاخرى ولنأخذ مثلا محافظة البصرة المدينة الاقتصادية من خلال موقعها الجغرافي والموارد الطبيعية والمنفذ البحري الوحيد ذو الأهمية الاستراتيجية. اذ أن المستثمرين الخليجيين والعرب والاجانب ينظرون الى البصرة على انها مكان استثماري مهم ويطمحون لإيجاد فرص عمل كبيره فيها بمختلف المجالات الاقتصادية، حيث تعد مساحة محافظة البصرة (١٩٠٧٠) كم٢ ضعف مساحة لبنان[٣].

ففي حالة عدم استكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به سيؤدي الى تراجع العراق في مجال جذب الاستثمار وهو ما ينعكس سلبا على عدة مجالات[٤]:

١- الفشل في جذب الاستثمار الاجنبي وهروب رؤوس الاموال الى الخارج.

٢- الفشل في الحصول على المساعدات الاجنبية كنتيجة لسوء سمعة النظام السياسي.

---

(١) اوليز اورنو، تنمية واعاده بناء الاقتصاد العراقي، مصدر سبق ذكره، ص٦٤.

(٢) مركز الاستراتيجية بجامعة كربلاء، الاصلاح في العراق، مصدر سبق ذكره، ص٢٥.

(٣) مركز معلومات الاعمال، دليل البصرة التجاري ٢٠٠٨-٢٠٠٩ شركه الوفاق للطباعة، ط بلا، البصرة ٢٠٠٩، ص٨.

(٤) علي قاسم، دور الاستثمار الاجنبي في التنمية الاقتصادية، كلية الادارة والاقتصاد، قسم العلوم المالية، جامعة البصرة، العدد (١٩)، ٢٠١١، ص٥٠. انظر محمد عبد العزيز وايمان عطية، التنمية الاقتصادية دراسة نظريه، جامعة الاسكندرية، مصر، ٢٠٠٠، ص٥١.

٣- هدر الموارد بسبب تداخل المصالح الشخصية بالمشاريع التنموية العامة والكلف المادية الكبيرة والفساد على الخزينة العامة نتيجة ضعف الايرادات العامة.

٤- هجره الكفاءات الاقتصادية نظرا لغياب تقدير الكفاءة وبروز المحسوبية والمحاباة في اشغال المناصب[١].

ثالثاً: التأثير على المكانة الإقليمية والدولية المحتملة:

تشكل البيئة الإقليمية نطاقاً فرعياً ضمن إطار البيئة الخارجية التي يتشكل منها النظام الدولي، ولكون العراق جزءاً من بيئة اقليمية، تنبع أهمية موضوع دور العراق الاقتصادي والسياسي داخل هذه البيئة في المستقبل وعملية توظيف مقوماته الداخلية والخارجية لبناء هذا الدور الاقليمي ونقصد بالدور الاقليمي هو سلوك معين لدولة ما تلعبه ضمن بيئتها الإقليمية ويتحدد وفق مقومات داخليه وخارجيه تتمتع الدولة الفاعلة بين مجموعه الدول في بيئة اقليمية معينة.

يعد العراق ذا أهمية اقتصادية استراتيجية كبيرة، بسبب عوامل عديدة أهمها موقعه المتوسط في العالم، ووقوعه بين مجموعه من الدول التي تؤثر فيه ويؤثر فيها، ولعل أهم الاسباب التي حصلت في العراق ذو الاهمية الاستراتيجية وموقعه الجغرافي وأهمية المشاريع الحيوية منها ميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به، فهو أضافه الى امتلاكه ثروات اقتصاديه هائلة التي يشكل عصب الحياة الاقتصادية الحديثة، فانه يعد كذلك من بين محركات نقل التجارة الدولية وعمقا استراتيجيا كدولة متوسطة الحجم بمساحتها[١].

العراق يمثل عقدة جغرافية تربط إيران وتركيا الدولتان الاكثر تأثيرا في اقليم الشرق الاوسط قياساً للدول الاخرى كما أنه يشكل موقعاً متميزاً في العلاقات الإقليمية والدولية بوصفه حلقه وصل بري وبحري بين دول شرق أسيا وأقصى ودول العالم الاخرى تجارياً واقتصادياً الا أن أهمية العراق الاستراتيجية تكمن في النفط والموقع الجيوبوليتيكي والتكوين السكاني والعمق التاريخي، وهذه عوامل يمكن تفسير أثرها على المدى القريب والبعيد فستبقى عوامل فعاله ومؤثره تمنح العراق قيمة استراتيجية كبرى.

هكذا أعطت الجغرافية لهذا البلد ميزة وعبئاً في ان واحد فهو بحكم هذا الموقع داخل بيئة إقليمية اضفى عليه دوراً ويأخذ مكانة اقليمية متميزة، فالدور شأن مقر في العلاقات السياسية الدولية كلما

---

(١) قاسم محمد عبيد، محاضرة جيوبوليتيك الامن الوطني العراقي، كلية الدفاع الوطني، دورة الدفاع الوطني الرقم (٢٤)، بغداد، ٢٠٢١، ص٥.

تصاعدت قيمته تصاعدت المكانة السياسية للدولة الا أنه عبء عليها حين يفرض تواتر دائم لمكانتها وتأهيل مستمر لها حتى تتكافئ مع متطلبات هذا الدور وتنفيذ الادوار المستقبلية المرسومة لها. لهذا يعد ميناء الفاو الكبير ذو أهميه استراتيجية يتطلع اليه العراق لإضافة دخل أضافي في الدخل القومي فضلاً المؤهلات الاقتصادية الاخرى (١). اما في حالة فشل استكمال ميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به ستكون هناك ردود افعال إقليميه بالاستفادة من هذا الفشل لتقويه تفعيل المشاريع المنافسة لهذا الميناء مما يؤدي الى تحويل فرص العراق الاقتصادية الى دول الجوار وهذا يعد خسارة وطنية وفشل النظام السياسي.

المهددات الحقيقية التي يواجهها العراق في المجال البحري قادمة من تنوع الأهداف التجارية للدول المجاورة والتنافس لتحقيق مكاسب اقتصادية ، ولا يخفى حجم التهديد السياسي والحذر في بعض دول الخليج وبروز الدور الإيراني القوي في المنطقة(٢)، وحتماً سيتأثر مشروع ميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به وفق الاعتبارات السياسية وتكون خاضعة لإدارة الصراع (٣)، لان العراق يقع ضمن بيئة أقليمية تمتاز بالصراع (٤)، شاع فيها استخدام كل أساليب الصراع عبر الزمن، ولذلك لم يستثني مشروع القناة الجافة وميناء الفاو الكبير من معادلة الصراع تلك، ويبدو الأثر من دولة الكويت على هذا المشروع واضحاً، فضلا عن الادوار الاقليمية الأخرى.

رابعاً: احتمال عودة المطالبة بأنشاء اقـلـيـم الـبـصـرة واستقلالها:

تعد البصرة المدينة الاقتصادية والمنفذ البحري وخاصرة العراق الشرقية وبسبب تردي الخدمات وفشل الحكومات العراقية المتعاقبة منذ عام ٢٠٠٣ من الاستجابة لمطالب اهالي البصرة في توفير الخدمات الرئيسة للمحافظة التي تعاني من سوء الخدمات الكثيرة منها تحلية ماء الشرب ونقص الطاقة

---

(١) علي وجيه محجوب، سياسة العراق الخارجية بعد عام ١٩٩٠ وافاق المستقبل دراسات دولية، العدد (٥١)، سلسلة دراسات استراتيجية، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠٣، ص١٠.

(٢) الفريدريك ويري ريتشلد سوكولسكي، تصور نظام امني جديد في الخليج الفارسي، مركز كارنيغي للشرق الأوسط، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://carnegie-mec.org/2015/11/19/ar-pub-62028

(3) Solomon W. Polachek and Daria Sevastianova , Does Conflict Disrupt Growth ? Evidence of the Relationship between Political Instability and National Economic Performance , IZA Discussion Paper No. 4762 February 2010 , p24

(4) Edmund A. Ghareeb and Beth Dougherty , Historical Dictionary of Iraq , 2004 , The Scarecrow Press , USA , p. xi

الكهربائية والخدمات الصحية والتلوث البيئي فضلاً الى البطالة والفساد الاداري(١).

رغم ان البصرة ميناء العراق الرئيس والمنفذة البحري الوحيد وهي تختزن ما يقارب ثلثي احتياط نفط العراق وتحتضن حقول نفط العراق بما فيها حقول الغاز الطبيعي وتمثل المصدر الرئيس لإنتاج وتصدير النفط العراقي(٢).

وفي هذه المرحلة يتطلع العراق بشكل عام وأهل البصرة بشكل خاص الى ميناء الفاو الكبير لما يحمله من أهمية اقتصادية كبيرة في جلب أرباح مالية للبلاد فضلا عن ايجاد آلاف فرص العمل، لذلك في حاله فشل وعدم استكمال هذا المشروع الحيوي سيتم الرجوع الى المطالبات السابقة ويصر أصحاب القرار وأبناء البصرة بتبني اقليم البصرة على غرار اقليم كردستان وهذا الاقليم اذ تم انشاءه على أساس سياسي وليس اداري سيكون ذات تهديد على الامن الوطني ومن ثم قد يؤدي الى انفصال البصرة بشكل كلي عن العراق(٣).

خامساً: معوقات التجارة الخارجية:

تعد التجارة بوابة الاقتصاد الوطني من خلال الساحل البحري والعكس صحيح أن أثار التجارة الخارجية ترتبط بشكل وثيق بقوة الاقتصاد ومن خلال استكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به، بمعنى أن أثارها تكون متحدة مع الاقتصاد فكلما يكون اقتصادا قوياً ستكون أثار التجارة الخارجية ايجابية، وكلما يكون الاقتصاد ضعيفاً ستكون اثار التجارة الخارجية سلبية(٤).

وبطبيعة الحال يكون الاقتصاد قوياً حينما يتمتع العراق بسمتين هما الكفاءة الاقتصادية والتنويع الاقتصادي وعند الافتقار لهما يصبح الاقتصاد ضعيفاً، يكون الاقتصاد قوياً حينما يتمتع العراق بالكفاءة الاقتصادية التي تعني الحصول على أكبر نفع من الموارد، وهنا ما يشير اليه الخبراء الاقتصاديون أنه في حالة استكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به يحقق واردات ضعف واردات الموانئ العراقية(٥).

---

(١) هيئة استثمار البصرة (٢٠٠٩)، تقرير دليل الاستثمار، مطبعة النخيل، البصرة، العراق

(٢) عامر غضبان، ٨٣.٧ مليار دولار مبيعات العراق من النفط في الاشهر الماضية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٣، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.aljazeera.net/ebusiness/2019/1/3/%D8

(٣) علي قاسم العقابي، دور الاستثمار الاقليمي في تنمية الاقتصاد مع الإشارة الى محافظة البصرة العراقية، مصدر سبق ذكره، ص ٦٠.

(٤) حامد عبد الحسين الجبوري، مركز الفرات، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٩/٣، بالساعة ٩٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://fcdrs.com/economical/1459?fbclid=IwAR2qP4VRFpOczn8k33fqFk

(٥) حيدر جاسم مثنى، مركز بغداد للتنمية القانونية، ندوة علمية، الابعاد الاقتصادية للاتفاقية العراقية – الصينية واهمية بناء ميناء الفاو عبرة الدائرة الإلكترونية، ١٦ك٢ /٢٠٢١.

وبالتزامن مع الكفاءة الاقتصادية التي تجعل الاقتصاد قوياً، يعد التنويع الاقتصادي مسألة مهمة من هذا الجانب، لأنه يجعل الاقتصاد العراقي مرن وقادر على المناورة إذا ما تعرض أحد قطاعاته لخلل ما ويستطيع اكمال المسيرة، في حين لم يكن الامر كذلك إذا ما كان الاقتصاد احاديا [١]. لذا في حالة عدم استكمال ميناء الفاو الكبير سيتجه مستقبل العراق الاقتصادي نحو التراجع والمجهول عاماُ بعد اخر استنادا الى حقيقة أن الميناء سيشكل مورداً أضافياً بدل الاعتماد الكلي على مورد واحد وهو النفط وبنسبة (٩٠%)[٢]. لذا فإن ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به في حالة عدم استكمالهما سيكون مهدداً ذا تأثير على الامن الوطني العراقي لما بيناه من أيجابيات وأهمية اقتصادية.

---

(١) حيدر جاسم مثنى، مركز بغداد للتنمية القانونية، مصدر سبق ذكره.

(٢) احمد معن الطبقجلي، ديون العراق نظرة عامة حول وضع الديون ونشئتها ومستقبلها، مركز البيان للدراسات والتخطيط، سلسلة الإصدارات، بلا ط، ٢٠٢١.،ص١١.

المبحث الثالث: الافاق المستقبلية لأهمية انشاء ميناء الفاو اقتصاديا وجيوبوليتيكياً

تعد الدراسة المستقبلية لميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة مهمة جدا نظرا لان الميناء والمشاريع المرتبطة به أصلاً في طور الانشاء وقسم منها لا يزال مجرد استشراف ، اذ ان الدراسة تتعلق بالمستقبل ومشاريعه الحالية ولهذا عندما نبحث في المستقبل فأن هذا ليس نوع من الترف العلمي بقدر ما هو ضرورة حقيقية لتتبع مسارات ومتغيرات وظواهر البحث الأساسية واحتمالاتها المستقبلية وكيف سيكون في المستقبل ومن ثم الوصول الى استنتاجات تقريبية تتعلق بمستقبل موضوع البحث.

هناك مقاييس للمستقبل، هما المقياس الخماسي والمقياس الثلاثي، المقياس الخماسي يقسم الزمن الى خمسة أقسام هي: مستقبل منظور ومستقبل قريب ومستقبل متوسط ومستقبل بعيد ومستقبل غير منظور، أما المقياس الثلاثي وهو الافضل الذي سيتم استخدامه يقسم الزمن الى ثلاثة أقسام أساسية هي: المستقبل القريب، ومستقبل متوسط، والمستقبل البعيد، وفي هذه الدراسة سنلجأ الى اختيار المستقل المتوسط، ويبلغ بحدود (١٥) سنة و لهذا الاختيار أسباب من ضمنها ان (١٥) سنة القادمة حسب الخطط الموضوعة لميناء الفاو الكبير والمقسم الى ثلاث مراحل تنتهي المرحلة النهائية منه تقريبا في عام ٢٠٣٨ والتي تشير أحد المشاهد الاحتمالية الأساسية و الدراسات المعدة، أن في عام ٢٠٣٨ يستطيع العراق اكمال جميع الأرصفة والمشاريع الملحقة بالميناء لذلك يعد هذا الوقت مناسباً للدراسة.

وعادة ما يتم اللجوء للمدة المتوسطة لدراسة المستقبل لا سيما في بلدان عالم الجنوب ومنها العراق من قبل الباحثين لأننا كباحثين لا توجد لدينا أدوات بحثيه متطورة تمكننا من دراسة المستقبل البعيد أو المستقبل غير المنظور الممتد الى أكثر من ١٥ سنة او الى ٥٠ سنة، دراستنا البحثية متواضعة كذلك نحن غير متخصصين في الدراسة الإحصائية والدراسات التجريبية المختلفة لذا سوف نلجأ الى المستقبل المتوسط.

وعلى الرغم من أن الدراسات الاكاديمية والبحوث غالباً لا تتعامل مع المتغير العشوائي وبالأخص في المستقبل وانما يكون التعامل مع معطيات وأرقام معينة ومؤشرات ومن خلالها نستطيع أن نحدد ملامح المستقبل ونستشرف جوانب معينة منه ، غير أن هناك مساحة مهمة للصدف في الدراسات المستقبلية وبالأخص (الصدف الخلاقة) لأنها تدخل العمر المديد والاثر الكبير على معادلة المستقبل ونستطيع أن نستشهد على ذلك بمثال هو:

أن الغالبية العظمى من الدراسات المستقبلية التي كانت سائدة في الثمانينات لم تتنبأ ابداً بتفكيك الاتحاد السوفيتي وهيمنة الولايات المتحدة الأمريكية على النظام العالمي بل راحت تتحدث عن احتدام الصراع بين القوتين خلال منتصف القرن الحادي والعشرين ومن هذه الدراسات هي دراسة ذات عنوان (العالم بعد مئتي عام)[*] لأنها تجاهلت دور الصدف الخلاقة كذلك هو الحال مع موضوع الربيع العربي حيث لم تكن الدراسات المستقبلية العربية في عام ٢٠١٠ أي قبل سنة واحدة من الحدث تتكلم الا عن توارث الحكم من الاباء الى الابناء لذا سوف نتبنى دراسة الميناء المستقبلي على أساس المعطيات والأرقام والنسب المتاحة لدينا والدراسات المتعلقة بالمستقبل ولا نتجاهل الصدف الخلاقة التي يمكن اذا توافرت شروطها ان تغير مجمل البناء المستقبلي.

المطلب الاول: **تطور الأهمية الجيبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو وانعكاسه على الامن الوطني العراقي**

يقوم هذا المشهد الاحتمالي على أساس فرضية احتمالية مركزية قوامها أن الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير ستشهد تطوراً ملحوظاً في المستقبل المتوسط وهذا يعني أن ميناء الفاو الكبير ستكون له مكانة كبيره جداً في اطار تحقيق أو ضمان الامن الوطني العراقي، يستند هذا الاحتمال المستقبلي الى مجموعة من الاسباب الأساسية أو الدوافع التي ذكرها بعض الباحثين الذين يعتقدون أنها هي التي ستحدث أو لديها فرصة أكبر من غيرها في الحدوث خلال المستقبل المتوسط وسنذكر قسم من هذه الاسباب كالاتي:

١- يرى أنصار ودعاة هذا المشهد أن ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به ستنجح وسيتم استكمالها الى الاخير، وأن سبب نجاح الحكومات العراقية والنظام السياسي في العراق في استكمال انشاء الميناء والمشاريع الاخرى المرتبطة به ستحدث تحت تأثير الضغط الشعبي الكبير وتحت ضغط الاهمية الاقتصادية وتنويع الاقتصاد ومصادر الدخل وأثار الازمة الاقتصادية واسعار النفط المتذبذبة، ستضطر الحكومة العراقية والنظام السياسي العراقي لاستكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به تحت أي ظرف من الظروف مهما كانت قاسية ويعد هذا المشروع مشروع استراتيجي

(*) العلم بعد مئتي عام الثورة العلمية التكنلوجية خلال القرنين القادمين تأليف هيرمان كان واخرين ١٩٧٥ (سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون) وترجمة شوقي جلال.

حيوي ومشروع للبقاء لا يمكن المساومة عليه(١).

ان هؤلاء الباحثون يفترضون أن الميناء والمشاريع المرتبطة به سيتم استكمالها وستأخذ دورها الحقيقي والاستراتيجي، ويعتبر عامل مشجع للاستشراف المستقبلي بأن أهمية هذا الميناء الاقتصادية والجيوبوليتيكة ستكون حيوية جدا وتتطور وتؤثر ايجابا في دعم معززات الامن الوطني العراقي.

٢- ان الصين ومشاريعها المتعلقة بالربط ما بين الشرق والغرب واصرارها على ايصال تجارتها الخارجية الى الاتحاد الاوروبي بوصفه أكبر الاسواق الاستهلاكية في العالم والمشاريع الاخرى المنافسة للمشاريع الصينية كالمشاريع الهندية، هذه ربما ستجعل الصين والدول الاخرى تنظر على أن العراق يعد أفضل مركز أو موقع أو طريق للعبور باتجاه أوروبا، هذه الإرادة من قبل الصين أو الدول الاخرى التي تريد أن تصل الى وروبا ربما سيدفعها الى زيادة التنسيق مع العراق والى دعم الجهود المتعلقة باستكمال ميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به والى أدراك الحكومة العراقية او القوى السياسية او المفكرين او الاكاديميين او الفعاليات الاجتماعية والدينية والسياسية الجوهرية المختلفة ان ميناء الفاو والمشاريع المرتبط به لها أهمية ربما اكثر مما نتصور نحن كمجتمع وقيادة سياسية أصلاً (٢).

٣- ان المعطيات ستعطي زخماً كبيراً لاستكمال الميناء على المستوى الداخلي وعلى المستوى الاقليمي والدولي ويدفع الدول الاخرى للاهتمام به أكثر والتنسيق أكثر مع الحكومة العراقية لاستكماله، وهذا يعني الأهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية للميناء والمشاريع المرتبطة به سترتفع أكثر، بالأخص عندما ينجح العراق بأدراك هذا التقدير الدولي لميناء الفاو ولدوره للنقل ما بين الشرق والغرب وبعد ان تقوم هذه الدول بمد الجسور السياسية والاقتصادية والفنية والمالية مع العراق لاستكمال هذه المشاريع من أجل تسهيل التجارة.

٤- أن أهمية ميناء الفاو الجيوبوليتيكية والاقتصادية ستشهد نوع من التقدم لان هذا الميناء أهميته ربما لم ترتبط بما نتوقع وبما نكتب وبما يقوله الاخرون عن ان ميناء الفاو مصمم للمشاريع الصينية أو

---

(١) محمود جمال عبد العال، هل تؤدي الاحتجاجات الشعبية الى تغييرات جذرية في العراق، موقع المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٤، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/5013

(٢) محمد كاظم عباس، توجهات الصين نحو العالمية دراسة في الفروض والتحديدات، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، ٢٠٠٨، ص٦١-٦٤.

الاسيوية فقط، فهذا التصور غير صحيح بل يجب أن ندرك ان ميناء الفاو تنتظره مهمة كبيرة وهي متاحة ولا تحتاج الى جهود وتسويات كبرى ولا تواجهها صعوبات حقيقية وهي عملية التبادل التجاري بين تركيا ودول منطقة الخليج العربي وهذه يجب أن لا تغيب عن الباحثين أو صناع القرار واذا غابت عن الاخرين يجب أن لا تغيب عن أذهاننا كباحثين في مجال مستقبل ميناء الفاو لان التجارة بين دول الخليج وتركيا واعدة جداً و يمكن أن تشهد تطور كبير جداً وبالأخص ان تركيا دولة نامية بشكل كبير ودولة صاعده وأسواقها كبيرة وعدد سكانها كبير يبلغ بحدود ٩٠ مليون نسمة وايضاً الاسواق في الخليج تنمو بسرعة من حيث عدد السكان ومن حيث حجم الاسواق والقدرة الشرائية ومستوى التنمية [١].

ان حجم التجارة بين الطرفين يتوقع له أن يشهد تصاعد غير مسبوق وبالأخص بعد أن تتحسن العلاقة بين السعودية وتركيا ومن المتوقع أن تتحسن في المستقبل وهكذا فان التجارة بين تركيا ودول الخليج يمكن أن تكون قاطره للتجارة الإقليمية تمر عبر العراق اذ احسن العراق استخدامها وتوظيفها وتم استكمال ميناء الفاو الكبير والقناه الجافه والقطارات بالتأكيد العراق سيكون افضل طريق لهذه التجارة واكثرها اختصارا سنشاهد حجم كبير من التجارة المارة من تركيا الى دول الخليج العربي أو من دول الخليج باتجاه تركيا كصادرات الغاز أو النفط أو صادرات اخرى أو حتى مرور الحجاج الى مكة والمدينة المنورة ، وبالتالي اذاً هناك فرصة كبيرة للعراق يمكن أن تكون مهمة ميناء الفاو الكبير مهمة مزدوجة ليس فقط لنقل مشاريع التجارة الدولية الصينية أو الهندية أو غيرها وانما للمشاريع الإقليمية ايضاً هي جاهزة وتنتظر الفرصة لكي يتم تفعيلها وميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به .

٥- ان الولايات المتحدة ربما ستشدد الضغط في المدة المستقبلية بالأخص في حال فشل المفاوضات مع إيران و هناك احتمال كبير لفشلها او تلكأها في المستقبل بسبب اصرار الاطراف على مواقفهم ربما ستشدد من عقوباتها الاقتصادية في المستقبل على إيران أو حتى ان تبقي عليها مثلما هي عليه الان خصوصا في ضوء ظروف التوتر الامني في الخليج بين ايران وبعض القوى الغربية واسرائيل، وبالتالي ستجد الصين صعوبة كبيرة في التعامل مع إيران كاحتمال او كفرصة اخرى بديلة عن العراق للمرور باتجاه الاتحاد الاوروبي ويعقد من مهمة الصين في التعامل مع إيران ومـع الاراضي

(١) حسين حيدر محمد الجزائري، طريق الحرير الجديد واثره الاقتصادي على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، مصدر سبق ذكرة، ص٣١.

الإيرانية كممر الى أوروبا بسبب العقوبات الامريكية والغربية التي تضعف من فرص الربح[١].

ستجد الصين أو الدول الاخرى التي تعتقد ان إيران ربما تكون بديلة عن العراق صعوبة في تنفيذ مشاريعها مع إيران وقد تلجأ مضطرة الى العراق من جديد وتبرم مساومات وربما هي التي تشجع العراق على انجاز المشاريع العراقية واستكمالها، هذا يعطي زخماً كبيراً لموانئ العراق ولميناء الفاو بالذات ويعطيه أهمية أكبر مما نتصور، اذاً هذه احتمالية لتطور الأهمية الجيوبوليتيكة وتنعكس على الامن الوطني وهذا احتمال وارد حسب رأي الخبراء بشكل كبير.

وعندما تم توجيه سؤال للخبراء الثلاثة بهذا الخصوص كانت اجاباتهم تتمحور حول مركزية العراق في التفكير الاستراتيجي للدول الكبرى وفي مقدمتها الصين في إطار تنفيذ مشاريعها التجارية وان موقع العراق يمتاز بواقعية الربط لا تدانيها المواقع الجغرافية لباقي الدول. وشدد السيد وائل عبد اللطيف على أن فرصة العراق في الربط مع المشاريع الصينية أكبر بكثير من فرصة باقي دول المنطقة.

٦- هناك احتمال وارد لتغيير طبيعة العلاقات الجيدة والقوية بين العراق وإيران وتغيير هذه العلاقة ربما تكون نحو الأسوأ، ربما وصول حكومة عراقية علاقتها متوترة مع إيران وقريبة من المشاريع الأمريكية أو بطريقة أو بأخرى ان العلاقة ما بين إيران والعراق ربما ستتراجع نسبياً او تتوتر لأسباب مختلفة هذا المشهد الاحتمالي يعني أن إيران لن تحصل ابداً على اذن للمرور بمشاريعها المشتركة مع الصين عبر العراق في حال وجود حكومة عراقية مواقفها غير مؤيدة للخطط الايرانية او السياسة الاقليمية.

وفي حال عدم حصول إيران على ممر في الاراضي العراقية لمشاريعها مع الصين الخاصة بتحول إيران الى ممر للتجارة الصينية باتجاه أوروبا لكي تكون إيران هي البديل عن العراق سيتوقف تماماً في حال وصول حكومة ترفض هذا السيناريو وتصر على أن العراق هو الذي يجب أن يكون الممر وهو الذي يجب أن يحظى بهذه الفرصة في حال وجود هكذا حكومة تحرص على أن يكون العراق

(١) فاطمة غلمان، النظام النووي والكيل بمكيالين، مجلة المستقبل، العدد (٣٧٥)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت ٢٠٠٨، ص٩٧. انظر صحيفة فرنسية: الاقتصاد الإيراني لا يزال مستقراً رغم الضغوط الامريكية القصوى، وكالة انباء الجمهورية الإسلامية (ارنا)، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٤، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط:
https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/almshakl-almalyt-fy

هو صاحب هذه الفرصة وترفض ان تمنح الفرصة لإيران او أية دولة أخرى ولا أن تعبر إيران الاراضي العراقية وان تكون موانئها هي الاساسية (١).

هذا يعني أن الدول الاخرى ستركز بشكل أكبر على العراق وتلغي الافتراضات أو الاحتمالات الاخرى أو البدائل المتعلقة بأيران أو الكويت او تركيا أو اية دولة أخرى لذا سيبقى العراق هو الفرصة الاهم، وهذا يعني أن ميناء الفاو سترتفع مكانته واهميتة الاقتصادية والجيوبوليتيكة وستنعكس ايضاً على الامن الوطني، بمعنى أن هناك تطور في الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية وانعكاسها على الامن الوطني.

٧- أن تطور العمل والانجاز في ميناء الفاو وبالأخص القاعدة البحرية تزيد من الاهمية الجيوبوليتيكة للميناء بالتأكيد ستشهد تطور كبير حتى في حال تلكؤ الهدف النهائي لمشروع ميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به وهو تحول العراق الى ممر دولي للتجارة حتى لو تلكئ هذا الهدف فأن الاهمية الجيوبوليتيكية ستبقى حاضرة جزئياً، لان القاعدة البحرية ستضيف أهمية استثنائية وخاصه بوصف العراق سينفتح اكثر على المياه الدولية وسترتفع مرونة تحرك القوات البحرية وقدرته للدفاع عن أراضيه وسواحله وهكذا فان الاهمية الجيوبوليتيكة بكل الاحوال حتى لو تلكأ الهدف النهائي للميناء ستبقى هي مرتفعة بسبب وجود القاعدة البحرية والانفتاح الجديد للعراق باتجاه المياه الاقليمية وإمكانيته في الوصول الى الاهداف البحرية البعيدة (٢).

٨- العراق كمشهد مستقبلي إذا ما استقرت الاوضاع الاقتصادية والسياسية وتوفر حكومة لديها ارادة قوية في اعادة البناء والاعمار، سيكون مقبل على مرحلة من التنمية والنمو وهذا يحتاج زيادة نسبة الاستيراد والتصدير والى زيادة الصادرات النفطية والى زيادة استيراد المكائن والمعدات ومعدات الطاقة الكهربائية وبناء المصافي وتحرك مرن لشركات الاستثمار الجديد هذا كله يعني الحاجة الماسة الى وجود موانئ كبيره جدا ومتقدمة لديها طاقة استيعابية عالية ومشاريع ترتبط بها مشاريع لوجستية وخدمية وسكنية وصناعية.

وبغض النظر عن كل التفاصيل التي تم ذكرها سابقاً حتى ولو تم الاقتصار على حاجة العراق

---

(١) فاطمة غلمان، النظام النووي والكيل بمكيالين، مصدر سبق ذكره، ص٧.

(٢) احمد جاسم معارج، محاضرة قائد القوة البحرية، استراتيجية القوة البحرية في حماية المياه الإقليمية العراقية والمنشآت البحرية، كلية الدفاع الوطني، دورة الدفاع الوطني، رقم (٢٤)، ٨ اب ٢٠٢١.

المستقبلية للتجارة والصادرات والواردات بسبب حاجته للتنمية والاعمار والبناء وتطوير البنى التحتية والخدمات، فان هذا يعني أن العراق يحتاج بشكل كبير الى وجود موانئ متطورة وحديثة ومراكز دعم لوجستية ومدن للتجارة الحرة والصناعية وهذه الحاجة وحدها تكفي للقول أن أهمية ميناء الفاو الاقتصادية والجيوبوليتيكة ستشهد تطورا وتقدماً في المستقبل المتوسط وايضاً انعكاسها على الامن الوطني سيشهد تطوراً واضح في المرحلة المستقبلية المتوسطة، اذاً لدينا مجموعه كبيرة من الاسباب التي تم ذكرها حسب دعاة ومناصري هذا المشهد المستقبلي كافية للقول والحكم على أن الاهمية الجيوبوليتيكة والاقتصادية لميناء الفاو ستشهد تطوراً في الفترة المستقبلية وستشهد تطوراً من حيث انعكاسها على الامن الوطني العراقي.

المطلب الثاني: مشهد تراجع أهمية ميناء الفاو وانعكاسها على الامن الوطني

يستند هذا المشهد الى فرضية اساسية قوامها أن الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير والمشاريع الاستراتيجية المرتبطة به خلال المستقبل المتوسط ستشهد نوعاً من التراجع وذلك لأسباب مختلفة يراها مناصري هذا المشهد انها أسباب وجيهة وهناك فرص كبيرة لتحقيقها، وبالنتيجة ستنعكس على الاهمية الاستراتيجية والاقتصادية للميناء بموضوع تأثيره على الامن الوطني العراقي ومن بين أهم الاسباب أو الدوافع التي تدفع مناصري هذا المشهد لوضع الثقة الكبيرة لاحتمالية تحقيقها الاتي:

١- ان مناصري هذا المشهد الاحتمالي يرون أن هناك احتمال كبير لتدهور الوضع السياسي ومجمل العملية السياسية التي بنيت منذ عام ٢٠٠٣ بعد التغيير السياسي الشامل الذي حدث في العراق [١]، وبعد اقرار الدستور في عام ٢٠٠٥ وتنظيم العمل السياسي والنيابي والحزبي وكل ما يتعلق بهذه الجوانب السياسية الحديثة التي يمتاز بها النظام الانتقالي بالعراق.

هناك من يتوقع أن العملية السياسية سوف تتراجع بشكل كبير وذلك بسبب اشتداد الصراع السياسي بين القوى السياسية نتيجة حقائق كثيرة منها الفساد السياسي ومنها انتشار السلاح والفوضى السياسية والتجاوز على الدستور واحكام القانون ومنها استقواء بعض القوى السياسية بأجنحتها المسلحة وفقدان بعض القوى السياسية الى الامل بإصلاح النظام السياسي او انجاز اي منجزات جديدة.

هناك دوافع كثيرة جميعها ستدفع باتجاه ان يتعقد المستقبل السياسي للبلد ونشهد صراعات ربما

---

(١) صمويل بريغر، ستيفن هاديل، العناصر الرئيسة لاستراتيجية الولايات المتحدة في الشرق الاوسط، مركز الابحاث، العدد (١٢٥)، مركز الدراسات الاستراتيجية، كربلاء، ٢٠١٥، ص٤-٧.

من الجيل الثاني اكثر حدة ودموية من الصراعات السياسية التي شهدتها السنوات السابقة وربما هذا يفضي لفتح المجال أمام فرصة للحرب الأهلية أو سيطرة بعض الجماعات المتشددة على الوضع لا سيما أن هناك مؤشرات تشير الى أن العالم بدأ يتخلى عن الدول المفككة وبدأ يتراجع عن دعمها بما فيها الولايات المتحدة والتخلي عن الدول الضعيفة التي تأثرت بأزمات سياسية واقتصادية واجتماعية ليتركوها تواجه مصيرها وهذا ما حدث في أفغانستان مثلا حيث نرى أن طالبان تستعيد السيطرة على اغلب أراضي هذه الدولة بعد أنسحاب الولايات المتحدة بداية حزيران(١) ونرى أن سوريا ولبنان ايضاً تشهد أزمات غير مسبوقة والعراق ربما يدخل الى هذا النفق مع هذه الدول وتراجع أهتمام الدول الاخرى به.

ان فرص استكمال ميناء الفاو والمشاريع الملحقة به في ضوء هكذا ظروف ستكون ضعيفة بالرغم من أهمية هذا الميناء ودوره الجيوبوليتيكي والاقتصادي لكن سيكون دوره محدوداً ومن ثم لا يرى هذا المشهد أن هناك فرصة حقيقية لاستكمال الميناء وهناك جانبين أساسيين في موضوع تأثيره على الامن الوطني العراقي، جانب يرى أن عدم استكمال الميناء في ظل هذه الصراعات السياسية سيفضي الى الحاق ضرر مضاعف بالأمن الوطني، الجانب الاخر يرى أن الامن الوطني سيواجه مشاكل أكبر بكثير من المشاكل التي يسببها عدم أستكمال ميناء الفاو ومن ثم عدم استكماله ربما لن يمثل وفق رأي الطرف المعارض لهذا المشهد تهديداً حقيقياً أو كبيراً للأمن الوطني لان هناك مهددات أكبر تلحق بالأمن الوطني بعد تدهور الوضع السياسي.

٢- سيواجه العراق على الاغلب في المرحلة القادمة مشكلة اقتصادية حقيقية ومعمقة ومركزة أكثر، من خلال التراجع في الدخل أو تراجع في قيمة الدينار العراقي بالنسبة للدولار أو تراجع قدرة الدولة على التوظيف ربما إذا تصاعدت الازمة الاقتصادية وبالأخص إذا تراجعت أسعار النفط بشكل أكبر في الفترة القادمة ربما سنشهد ازمه اقتصادية مشابهة للازمه التي تحصل الان في لبنان من خلال صعوبة الحصول على الغذاء والدواء وفوضى في الشوارع والتهجم على الاسواق ومحلات بيع المواد الغذائية والدوائية وغيرها (٢).

---

(1) Richard Fontaine and Vance Serchuk، How the Afghanistan Withdrawal Costs the U.S. With China، the Atlantic، June 25، 2021.

(٢) راشد شرف الدين، الواقع المالي في لبنان تحديات وفرص،جامعة بيروت العربية – فرع طرابلس، ط بلا، طرابلس، ٣٠ نيسان ٢٠١٨، ص٤.

وفـي حالـة حصـول هـذه المشـاهد الاحتماليـة الاقتصـادية المخيفـة التـي لربمـا يـدخل العـراق والاقتصـاد العراقـي فـي حالـة اقتصـادية خطيرة وكساد كبير ويرافقه تضـخم اقتصـادي وشـحة فـي العملـة الاحتياطيـة وربمـا تراجـع فـي مـدخولات الافـراد وتوقـف تـام لمشـروعات الدولـة وتفاصـيل كبيـره ممكـن ان يشهدها الاقتصاد في حالة استمرار الازمة الاقتصادية.

بقدر تعلق الموضـوع بمينـاء الفاو فإنـه يعنـي توقف الدولـة عن تخصـيص مـوارد ماليـة معينـة لاستكمال المينـاء مـن جهـة، وربمـا يفضـي توقف استكمال الميناء الـى سيطرة بعض القوى المسلحة أو الاحزاب التي ستواجه أيضا أزمه سياسية اقتصادية ربما يقفزون الـى داخل هذا المشروع أو الهيمنة عليه لاسيما بعد ان تفقد الدولة جزء من القدرة على حمايته وهذا ايضاً سبب اخر لتوقف المشروع من جهة ثانية.

وبشكل عام سينعكس هذا على أهميته الاقتصادية والجيوبوليتيكية وينعكس علـى دوره فـي الامن الـوطني العراقـي وبالتأكيـد سـوف يـؤثر سـلبياً علـى الامـن الـوطن العراقـي بوصـفه جـزءاً مـن الازمـة الاقتصـادية، وتراجع استكمال ميناء الفاو سيخلق نـوع من التهديد في الوضـع العراقي ولكن التهديدات الاخرى التي ستواجه الامن الوطني العراقي في ظل هذا المشهد ستتفوق بشكل كبير على التهديدات التي تسبب تراجع استكمال ميناء الفاو بمعنـى أخر أن الازمـة الاقتصـادية التـي ستحصـل ستترك اثاراً مدمرة علـى الامـن الـوطني العراقـي أكبـر بكثيـر ممـا يتركـه تراجـع مينـاء الفـاو وتراجـع أهميتـه الاقتصـادية والجيوبوليتيكية(١).

٣- من الاسباب الاخرى التي تفضي في المستقبل الى احتمال تراجع جزئي في موضوع استكمال الميناء هو أن أسعار النفط ربما ستشهد تراجع مهم في الفترة المقبلة لاسيما أن هناك بوادر لاختلاف ما بين اعضاء اوبك ومن اهمها المملكة العربية السعودية والامارات وهم أقرب شريكين أو حليفين من خلال المؤشرات التي تشير الى انه هناك اختلاف بشكل كبير حول سياسة الاوبك فضلاً عن وجـــود خلافات ما بين السعودية وإيران (٢).

هذا يعني أن الدول ستتخلى على اتفاقيات اوبك الأخيرة المتعلقة في تقييد الانتــاج وتذهب الى

(١) الأنصار، تطوير ميناء الفاو العراقي... ضغط خليجي وتهديد امريكي لافشال المشروع، تاريخ المعاينة ٢٠٢/٨/٤، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط https://www.alansaar.me/2020/12/17/204747/

(٢) سمير سعيفان واخرون، ندوة تداعيات هبوط أسعار النفط على البلدان المصدرة، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة، ت٢/٢٠١٥، ص٦-٧.

خيارات فردية في ما بينها و تقرر زياده انتاجها من النفط وهذا يؤثر بالتأكيد على اسعار النفط وتراجعها عندما يحدث هذا السيناريو فأن هناك اثار على العراق اولاً: هو تراجع موارد العراق من النفط وبهذا يؤثر على استكمال الميناء والانفاق عليه وعلى المشاريع المرتبطة به، ثانياً: ربما سيفضي انخفاض اسعار النفط بشكل كبير الى مشكلة جديدة وهي ضرورة الرجوع الى تقييد كبير في صادرات النفط وعندما نقيد صادرات النفط بشكل كبير هذا يعني الحاجة للموانئ ستكون اقل واندفاع وحماس الدولة العراقية لاستكمال الميناء ستكون أقل.

٤- أن العالم غير متعطش لهذه الصادرات وان الاسواق الدولية متخمة بالنفط وستجد الدول صعوبة في تصدير منتجاتها في مجال الطاقة هذه كلها ستعد عوامل سلبية وخصوصا الاصرار على استكمال ميناء الفاو ربما سنشهد تراجع في رغبة المجتمع العراقي على فرض ان الميناء لم يعد حيوياً جداً في موضوع الصادرات أو الاستيرادات بعد تقلص الاقتصاد وتدهور وانشغال المجتمع بجوانب أكثر ضرورة من الميناء منها الانشغال بتامين سبل العيش الضرورية [١].

٥- ربما تتعرض العملية السياسية للفشل ولم تعد هناك بوصلة حقيقيه للعمل السياسي والتخطيط حينذاك يتراجع الاهتمام الدولي بالعراق بما فيها الصين، مما يجعلهم يضعون خطط بديلة لتجاوز العراق في موضوع مشروع الحزام والطريق وابرام اتفاقيات مع دول اخرى لتجنب العراق بوصفها دولة غير صالحة لمرور التجارة، ولا توجد فيه بيئة أمنة، وتكون المؤسسات الأمنية والعسكرية مخترقة، ويتم السيطرة عليها من خلال أحزاب و جماعات مسلحة معينه، هذا المشهد موجود حالياً في سوريا ولبنان ولم تعد هناك دولة حقيقية وصلت بلدانهم للبطالة والمجاعة والفوضى السياسية يشكل أدى الى زيادة نسبة الرغبة بالهجرة الى أي مكان في العالم[٢].

العراق ليس ببعيد عن هذا السيناريو المتوقع وبالتالي هناك احتمال كبير أن يتراجع أهتمام الدول الكبرى في العراق ومكانته الاقليمية وبالجغرافيا العراقية، بوصفه دولة مرور وهذا الاهتمام بحد ذاته لمشروع ميناء الفاو والمشاريع الملحقة به سيتراجع بشكل كبير ويؤثر بشكل مزدوج في الامن الوطني العراقي.

---

(١) سهام حسين البصام واخرون، مخاطر واشكاليات انخفاض أسعار النفط في اعداد الموازنة العامة للعراق وضرورات تفعيل مصادر الدخل الغير نفطية، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، العدد (٣٦) بغداد، ٢٠١٣، ص١٣.

(٢) راشد شرف الدين، الواقع المالي في لبنان تحديات وفرص، مصدر سبق ذكره، ص٥.

٦- من النقاط الاخرى التي يمكن أن تساق في هذا المجال هو انحدار العراق للمستوى الخطير في مجال الامن والسياسة والمجال الاقتصادي مما يعني أن العراق سيتحول مرة أخرى الى ملاذ للإرهاب والجماعات المسلحة التي تناوئ الولايات المتحدة الامريكية العداء، مما يعد خطراً اقليمياً ودولي مزدوج سيدفع الدول الاخرى وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية أو ايران لتدخل عسكري مباشر في الشأن العراقي، وفي كلا الحالتين هناك نية لأعادة تشكيل السلطة بالعراق بشكل تام على نحو مختلف عن الوضع الحالي، فأما أن تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بالتدخل العسكري وازاحة النظام السياسي من خلال تحالف دولي و قرار مجلس الامن الدولي باعتبار العراق نظام سياسي فاشل في ادارة الدولة وادارة موارده على اثر احداث مظاهرات شاملة وازمات سياسية واقتصادية وامنية تؤدي الى انفجار داخل العراق بشكل عام(١).

وفي حال قيام الولايات المتحدة الأمريكية بتشكيل النظام السياسي الجديد قد يكون مختلف تماما عن السابق بتوجهها وأبعاد مختلفة وقريبة جداً من السياسة والقرار الامريكي وبعيد جدا عن توجهات إيران ومحورها مما يجعل العراق يختلف تماما عن أبعاد وتوجهات الصين اقتصاديا ويرتبط أكثر بمشاريع الاقتصاد الامريكي وغيرها وهذا قد يفضي الى تراجع لمشروع ميناء الفاو الكبير أو تحوله الى ميناء اعتيادي غير مرتبط بالمشاريع الدولية.

الاحتمال الاخر هو التدخل الايراني من خلال دعم جماعات ذات صلة بالقرار السياسي الايراني للهيمنة على الحكومة والسلطة مما يؤدي الى تغيير كبير في الوضع السياسي من خلال وجود نظام سياسي مرتبط تماما بالمصالح الإيرانية ومعادي بشكل مطلق للمصالح الأمريكية وبالتالي ينعكس سلباً على مشروع ميناء الفاو الكبير لأن ايران لا ترغب ابدا باستكمال ميناء الفاو الكبير وترغب أن تكون الدولة المفصلية المحورية في المنطقة التي تربط ما بين المشاريع الصينية والهندية وغيرها وما بين دول أوروبا ومن ثم لن تسمح من خلال النظام السياسي الجديد الذي يرتبط بها باستكمال ميناء الفاو والمشاريع المرتبط به وهذا يؤدي الى أثار سلبية على الامن الوطني العراقي وتراجع كبير في الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير والعراق بشكل عام(٢).

---

(١) إسماعيل عزام، هل يمكن للعراق التحرر من الهيمنة الإيرانية الامريكية، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة المعاينة/٨/٢٠٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.dw.com/ar/.

(٢) عادل عبد العزيز ثجيل، السياسة والامن في العراق تحديات وفرص، مؤسسة فريدريش ايبرت، ط بلا، عمان، ٢٠٢٠، ص٧-١٠.

من بين أهم المشاريع التي يفترضها هذا المشهد تراجع مشروع الربط السككي الإيراني مع العراق كلياً، لما يحمله من طموحات إيرانية بتجاوز العديد من الدول، وربطها بمفاعيل استراتيجيتها الإقليمية، هذا إلى جانب الظروف الداخلية والخارجية غير المستقرة المحيطة بإيران اليوم، ما يجعل هذا المشروع يواجه احتمال الفشل، خصوصاً أنه يصطدم بالعديد من المشاريع الإقليمية الأخرى، لذلك فإن الطموحات الجيوسياسية الإيرانية قد تجد حدها في النهاية، في إطار مشروع مبادرة الحزام والطريق الصينية، لاسيما أنها لا تمتلك اليوم فرص تنفيذ مشاريع استراتيجية مستقلة عن القوى الدولية القريبة منها الفاعلة في الشرق الأوسط، وتحديداً الصين وروسيا(١).

المطلب الثالث: **مشهد ثبات الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على الامن الوطني العراقي**

هو ذلك المشهد الاحتمالي المستند على فرضية مركزية احتمالية قوامها أن الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسها على الامن الوطن العراقي ستشهد نوعاً من الثبات النسبي أو الاستمرار على ما هي عليه الان خلال المستقبل المتوسط وذلك لأسباب كثيرة حسبما يراها دعاة هذا المشهد الاحتمالي حيث توجد الأن مجموعة من ألاسباب التي تدفع أنصار هذا المشهد الاحتمالي الاعتقاد بحصوله على ارض الواقع ومن بين أهم هذه الاسباب سنذكر البعض منها كالاتي:

١- اثبتت التجارب علمياً وتاريخياً أن ما موجود على ارض الواقع يمتلك فرصة للاستمرار على ما هو عليه اكبر بكثير من فرصة تغييره سلباً او أيجاباً بمعنى أن استمرار الظروف على ما هي عليه أو استمرار الظواهر على ما هي عليه بشكل نسبي حسب الرأي الفلسفي هي اكثر رجحاناً من غيرها في الحدوث وعلى سبيل المثال فأن بقاء العراق على ما هو عليه الان اكثر احتمالا من تقسيمه الى دويلات متعددة او تحولة الى امبراطورية كبيرة تضم مجموعة من الدول الاخرى هذا يعني كمثال أن العراق على وضعه الحالي يمتلك فرصة أن يستمر على ما هو عليه اكبر من فرصة أن يتحول الى دويلات صغيرة ويتجزآ ويتشظى أو أن يتحول الى دولة كبرى تضم مجموعة من الدول الاخرى التابعة لها.

وهكذا بالنسبة للمشهد الاحتمالي الذي يتعلق بالثبات فأن ثبات أهمية ميناء الفاو على ما هي عليه الان في المدرك السياسي العراقي وأهميته بالنسبة لصناع القرار في العراق وانعكاسة على الامن

---

(١) روح الله صالحي، مبادرة طريق الحرير الصينية الاهداف والموانئ والمشاكل، مصدر سبق ذكره، ص٢٠.

الوطني هي أكبر فرصة من أن يكون قليل الأهمية مثل ما يذكره مشهد التراجع او أن يكون عالي الأهمية مثلما يذكره مشهد التطور وهذا السبب يعد سبباً فلسفياً أكثر ما هو سبب واقعي أو سبب أخر.

٢- الدافع ألاخر الذي يدفع مناصري هذا المشهد الاحتمالي هو أن الظروف التي يمر بها العراق ومنذ عام (٢٠٠٣) ولحد ألان هي ظروف متشابهة وجامدة الى حد كبير وهذا على المستوى السياسي والاقتصادي والامني والاجتماعي والمالي والتنمية وتقريباً على الصعد كافة . يمتاز الوضع في العراق بجمود غير مسبوق وبركود شبه تام، فدعاة هذا المشهد لا يرون أي سبب للاعتقاد بأن هناك أي تغيير مفاجئ أو تغيير مهم سيشهده العراق في المستقبل المتوسط وبما فيه لا يتوقعون أن هناك تغيير على مستوى أستكمال ميناء الفاو او زيادة أهميته الاقتصادية والجيوبوليتيكية او زيادة أهميته في موضوع الامن الوطني وفي تحقيق شروط وضمان الامن الوطني العراقي [(١)].

وهكذا فان مناصري هذا المشهد يرون ان ظروف العراق ستستمر مثلما هي عليه الان ومن ضمنها مثلا تحكم قوى الفساد وضياع الفرص ومن ضمنها ضعف القرار العراقي السياسي والتخلف الاقتصادي وعدم القدرة على انجاز المشاريع والايفاء بالتعهدات، وكل هذه التفاصيل التي يمتاز بها الوضع العراقي منذ عام (٢٠٠٣) ولحد الان يتوقع انها ستستمر في المرحلة القادمة لأنه لا توجد على أرض الواقع حسب رايهم ما يشير الى ان هناك تغيير حقيقي ولا توجد معطيات أو مؤشرات حقيقية تشير الى أن الوضع في العراق سوف يشهد انعطافة حقيقية سوآءاً كانت ايجابية او سلبية، ومن ثم سيتغير المشهد المستقبلي وهذا سبب أخر يدفعهم الى القول ان مشهد الثبات هو المشهد الاكثر رجحاناً[(٢)].

٣- السبب ألاخر هو سبب خارجي فدعاة هذا المشهد الاحتمالي يرون أن ثبات الظروف أو استمرارها مثل ما عليه الان لا تشمل فقط داخل العراق وانما حتى على المستوى الخارجي والظروف هي تقريباً متقاربة ويشيرون الى ان مشروع الحزام والطريق الصيني بالحقيقية على أرض الواقع يختلف كثيراً عما يشاع عنه بالأعلام .

فعلى الرغم من أن انطلاقة حدث منذ سنوات عديدة ولكنه لا يزال في الحقيقة يراوح في منطقة

---

(١) اياد العنبر، العراق بعد ١٧ عام، هل نحتاج الى تغيير النظام السياسي، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٥، بالساعة ١٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.alhurra.com/different-angle/after-17-years-does-Iraq-needs-regime-change.

(٢) عبد الوهاب حميد رشيد، التحول الديمقراطي في العراق (المواريث التاريخية والاسس الثقافية والمحددات الخارجية)، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، ٢٠٠٦، ص٢٠٣.

قريبة من منطقة الشروع ولا يتقدم الا بشكل بسيط جدا تتمثل في (ميناء غوادر) وبعض الطرق البرية التي تربط الصين بباكستان وبعض دول أسيا الوسطى ولا تزال هناك عقبات حقيقية وهذه العقبات جيوسياسية وجيواقتصادية وإمنية وغيرها[١].

٤- لا توجد ضغوطات كبيرة من الصين ومحفزات تقدم للعراق من اجل استكمال مشاريعة كما لا توجد محفزات أخرى من الدول التي تتنافس على التجارة كالهند واليابان ودول الخليج وتركيا وغيرها[٢].

ويرى اصحاب هذا المشهد ان المعلومات الواردة حول الرغبة الصينية الكبيرة ورغبة الهند وحتى رغبة الخليج وتركيا في توظيف الجغرافيا العراقية في مجال التجارة الخارجية معلومات منقوصة ومعلومات تطرق على سبيل التفاؤل احياناً يطلقها بعض الصحفيين أو حتى بعض السياسيين المغمورين في العراق الذين ليس لديهم رؤية أو صورة متكاملة عن الموضوع ويطلقون هنا وهناك تصريحات مختلفة تظهر وكأنما العالم يتقاتل على أن يحظى بفرصة للفوز والمرور بالأراضي العراقية .

ودعاة هذا المشهد يقولون ان الظروف المحيطة بميناء الفاو في هذه الفترة هي ايضاً ظروف جامدة سواءاً كانت الظروف خارجية أو دولية تتعلق بالصين ودول اخرى سواء كانت اقليمية تتعلق بتركيا وإيران ومشاريعها وهذه المشاريع ربما تحتاج الى عقود لكي تنجز.

على سبيل المثال لو قارنا المشاريع التي أطلقت من الدول المجاورة إيران مثلاً في عام (٢٠١٠-٢٠١١) في هذه المرحلة أي قبل عقد من الزمان أو أكثر كانت تطلق مشروع يسمى الوصول الى البحر المتوسط ويقولون حدودنا هي البحر المتوسط وسننشئ طرق تبدأ من طهران وتنتهي الى اللاذقية أو طرطوس للمزيد ينظر الشكل (١٥) مروراً بالعراق وهذا الموضوع كان يتم الحديث عنه عام (٢٠٠٩ -٢٠١٠) منذ وقت ولاية دولة رئيس الوزراء الاسبق نوري كامل المالكي ، والان مرت (١١ -١٢) سنه ولا يوجد اي شيء على أرض الواقع [٣].

ونظراً للتحديات الاقتصادية والأمنية التي تقف في طريق تنفيذه مشروع الربط السككي مع العراق، كما أن الحكومة العراقية الحالية لا زالت مترددة في المضي قدماً بهذا المشروع، رغم توقيعها

---

(١) مثنى الحداد، قراءة في تاريخ العلاقات الصينية العراقية وسبل تعزيزها، مؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم، ت٢/ ٢٠٠٧.

(٢) رحمن لوعان محسن، العلاقات العراقية – الصينية، دراسة في الجانب الاقتصادي بعد عام ٢٠٠٣، بحث ترقية، معهد الخدمة الخارجية، وزارة الخارجية العراقية، ٢٠١٥، ص٢٧.

(٣) شذى خليل، ايران والربط السككي المشروع التوسعي عبر العراق وسوريا وصولاً الى المتوسط، مصدر سبق ذكره.

العديد من مذكرات التفاهم في هذا المجال، لما لهذا المشروع من تداعيات خطيرة على جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن ضغوط أمريكية وتخوفات إسرائيلية تقف بالضد من هذا المشروع، إلى جانب الانفتاح الخليجي الكبير نحو العراق، ما قد يخلق فرصاً أكثر جدوى من مشروع الربط السككي الإيراني، ما سيجعل هذا المشروع يواجه تحديات كبيرة قبل أن يترجم على أرض الواقع. وهذا المشهد هو المرجَّح حتى الآن(١).

الخريطة (٧)

الطريق المفترض الذي يربط ميناء خميني بميناء اللاذقية



المصدر: بالاعتماد على الباحث: المعهد الدولي للدراسات الايرانية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط:https://www.google.com/search?q

ان هذه المشاريع الايرانية بالرغم من نفوذ ايران الكبير في العراق وسوريا لكن لا زالت متلكئة ويجب أن نتذكر لكل فعل رد فعل فاذا كان لإيران مثلاً او لتركيا رغبات معينة فأن لغيرهم رغبات مضادة واذا كانت للصين رغبات معينة فان لغيرها رغبات مضادة وبين الفعل ورد الفعل ربما تتعطل أو تؤجل الكثير من المشاريع وتتوقف الكثير من الطموحات وهكذا بالنسبة للعراق لربما يجد نفسه عالقاً بين هذه الارادات الدولية والإقليمية ويبقى أيضاً مشروع الفاو مشروع عالق يراوح مكانه بين هذه الارادات والرغبات المتضاربة التي ربما ستبقى منه ومن اهميته السياسية والجيوبوليتيكية وانعكاسها على الامن الوطني موضوع أشبه بما هو عليه الان يمتاز بنوع من الثبات النسبي(٢).

(١) شذى خليل، ايران والربط السككي المشروع التوسعي عبر العراق وسوريا وصولاً الى المتوسط، مصدر سبق ذكره.

(2) David Adesnik and Behnam Ben Taleblu, Burning Bridge: The Iranian Land Corridor to The Mediterranean.

٥- من بين العوامل الاخرى التي تشير الى استمرار ثبات المشهد مثل ما هو عليه الان هو أن القوى السياسية العراقية التي تتحكم بإدارة العملية السياسية تقريباً هي نفسها منذ عام (٢٠٠٣) ولحد الان ومن ثم نتوقع ربما تستمر في المرحلة القادمة وحتى لو تغيرت الوجوه لكن السياسات ربما ستستمر نفسها والاهداف نفسها ومن ثم هذا لا يعني أن تشهد المرحلة القادمة حسب رأي دعاة و مناصري المشهد لن تشهد تغيير حقيقي على مستوى أدراك صناع القرار، بمعنى أن صناع القرار ومنهجهم السياسي في الإدارة ونظرتهم الى ظروف التنمية والنمو والاستثمار والتجارة والنقل وطرق ادارة الاقتصاد وطرق التعامل وادارة العلاقات الخارجية مع الدول الاخرى وكيفية التعامل مع القوى الكبرى والمصالح العراقية الخارجية وكيفية بناء الشراكات مع الدول والمستثمرين ستبقى مثلما هي عليه الان(١).

ويستشهد أنصار هذا المشهد بما جرى ويجري في المرحلة الماضية والحالية حيث أن الكلام خلال هذه الـ(١٨) عام التي مضت كان يدور حول المستقبل وكيف سيتم تغيير العراق وكيف سيتم اتباع نهج سياسي واقتصادي جديد وإدراك المشاكل الحقيقية التي تواجه العراق والعمل على تغييرها وكل هذا كان يدور في اروقة السياسة والاقتصاد والمال وفي أروقة المؤسسات الأكاديمية والبحثية.

تم التحدث كثيراً حول امكانيه التغيير لكن على أرض الواقع ما نراه هو اعادة انتاج نفس الظروف واعادة انتاج نفس القرارات لذى يجب أن لانتفائل كثيراً ويجب أن لا نوهم أنفسنا ببعض المعلومات المجتزئة التي تشير الى تغيير حقيقي في العراق نتيجة أدراك صناع القرار او تغيير في القوى السياسية المتحكمة في العراق او مثلا وصول تكنوقراط لأدارة شؤون البلد لديهم رؤية متكاملة وبناءة لكيفية ادارة الملف الاقتصادي والسياسي في العراق وهكذا هذه الامور يجب ان لا نتوقعها أو نتفاءل بحصولها بشكل كبير حسب رأي دعاة هذا المشهد فما دمنا نتكلم عن استمرار هذه الظروف السياسية يجب أن نتكلم عن انتاج نفس الفشل أو استمرار انتاج نفس طرق إدارة الاقتصاد او نفس طرق ادارة ميناء الفاو والمشاريع المرتبطة به (٢).

أن الطرق السائدة الان في ادارة الميناء وادارة استكماله ، والمشاريع المرتبطة به التي تمتاز بالبطيء الشديد والتلكؤ وعدم إدراك اهمية الميناء وعدم ادراك دور الميناء في الاقتصاد العراقي كل هذا

---

(١) اياد العنبر، العراق بعد ١٧ عام هل نحتاج الى تغيير النظام السياسي، مصدر سبق ذكره.

(٢) جعفر علوان كاظم، عدم الاستقرار السياسي واثره في الإدارة الحكومية في العراق ٢٠٠٣-٢٠١٤، رسالة ماجستير، معهد العلمين للدراسات العليا، قسم العلوم السياسية، ٢٠١٥، ص٨٤.

إذا سيستمر في المستقبل المتوسط، وهذا يعني أن أهمية الميناء لن تكون كبيرة جدا مثل ما توقعها مشهد التطور ولن تكون ضئيلة جدا مثل ما يتوقعها مشهد التراجع وستستمر تقريباً مثلما هي الان او قريباً حسب ما يرى دعاة هذا المشهد.

٦- من الاسباب الاخرى التي يمكن أن تعد سبب لاستمرار الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو على ما هي عليه الان، لابد من التذكير أولاً من أن الاهمية لميناء الفاو والمشاريع الملحقة به هي أهمية أفتراضية لأنه لا يوجد على ارض الواقع الآن، أية فائدة لهذه المشاريع لأنها في اطار البناء فلا توجد أهمية ولا توجد عوائد حقيقية للميناء، بل هناك حسابات ان تكون له عوائد في المستقبل لكن الأهمية الان والحديث عن الميناء هو أفتراضي واستشرافي، نتوقع في المستقبل ان سيكون هكذا ، فاذاً هذا الحديث الذي يدور على ميناء الفاو الكبير هو حديث استشرافي، ومستوى التعامل الحالي مع الحدث تبعاً لما يقوله دعاة هذا المشهد سيستمر في المستقبل لان هناك توقعات ان الدول الاخرى حتى الدول التي نتوقع أنها ستستفيد من الميناء ومن ضمنها تركيا على سبيل المثال أو دول الخليج التي ستوظف الحيز الجغرافي العراقي للتجارة فيما بينها أو ان تركيا ستتحول الى دولة لنقل التجارة الى الاتحاد الاوروبي و غيرها ربما لن تجري تغييراً حقيقياً حيال الميناء.

ان هذه الدول بطبيعتها السياسية وأنظمتها ربما ترى تحول العراق الى دولة مركزية وأساسية في إطار النقل والمساعدة في تنويع ألاقتصاد وألاستقرار السياسي والاقتصادي الذي يمكن أن يجتمع معا، ربما لا يصب في مصلحتها في النهاية وسيمنح العراق ورقة ضغط مهمه تجاه هذه الدول. عندما تقوم تركيا ودول الخليج على تصميم تجارتها الخارجية تبعاً للحيز الجغرافي العراقي وتلغي خطوطها الاخرى للتجارة وتعتمد مؤسسات هذه الدول بشكل كبير بما فيه قطاعها الخاص على العراق ولا يستطيع الاستغناء عن المنشأت العراقية [١].

ربما ستنتقل بعض الاستثمارات وبعض الشركات التركية وشركات دول الخليج الى الاراضي العراقية وستكون فأئدة أكبر بكثير الى العراق وسيصبح منطقة جذب اقتصادي واستثماري وهذا بالحقيقة عكس ما يروجه الاخرون ان هذه الدول ستكون مستفيدة من هذا الوضع في العراق لكي تنقل تجارتها بأقل تكاليف، فبالحقيقة هذا غير دقيق وفقاً لرأي دعاة هذا المشهد فهذه الدول ترى ربما العراق سيكون

(١) سرى هاشم محمد، العلاقات العراقية – التركية الواقع والمستقبل، مجلة جامعة ذي قار، العدد (١)، المجلد (٥)، ٢٠٠٩، ص١٢١.

منافساً حقيقياً لها وربما سيؤثر على وضعها التجاري ووضعها الاستثماري وهذا يعد تهديد حقيقياً لها وربما سيتحول العراق الى ورشة دولية للعمل وليس فقط للإنتاج والتصدير مثلما حدث مع الدول الأسيوية وهذا يعد مؤشراً سلبياً لإيران وتركيا والسعودية وبعض دول الخليج بمعنى أن سبب التجارة مع هذه الدول ربما ستتراجع عكس ما يتوقعه الاخرون اي ان استيرادات العراق من ايران وتركيا ستقل بشكل كبير وعلى العكس من ذلك ستزيد استيرادات تركيا ودول الخليج من العراق او على الاقل ان تجارتها تمر عبر العراق.

أن هذا يعني ان العراق سيكون هو الطرف المستفيد أكثر. و هذا هو افتراض يفترضه دعاة هذا المشهد يقولون أن هذه الدول ومنها تركيا على سبيل المثال أو ربما السعودية وايران والى حد ما دول الخليج الاخرى كالكويت والامارات ربما تجد من مصلحتها أن لا يتطور موضوع ميناء الفاو بشكل حقيقي ويتحول الى دالة للتنمية والنمو أو أنه يتحول الى داينمو اقتصادي يشغل باقي قطاعات الاقتصاد ويوجه لها نوعاً من الصدمة الانعاشية التي تنعشها كالطبيب عندما يصدم القلب وينعشه ويعيد الحياة للجسم اذا قد يمثل هذا الميناء صدمة إنعاشيه للاقتصاد العراقي أو يصبح مثل كرة الثلج كلما تدحرجت كلما كبرت، وربما كلما تطور الميناء كلما تطورت القطاعات الاخرى.

تبعاً لذلك إذا سنشهد نهضة اقتصادية حقيقية للعراق ومن المتعارف عليه بالسياسة الاقليمية أن العراق في حال استعادته لعافيته واستقراره وقوته الاقتصادية والسياسية فان هذا سينعكس على جميع الدول الاخرى وعلى فعالية كل الدول الاقليمية ويحد من حركتها السياسية والاقتصادية واول هذه الدول التي ستتأثر سلباً هي إيران وتركيا والسعودية وهذه الدول الإقليمية التي تريد ان تهيمن على المنطقة، وفي حال استعاده العراق قوته الحقيقية سيمثل عامل تهديد لها ويحد من حركتها السياسية ويوقفها عند حدود معينة[(١)].

وهذا الموضوع ليس اختراعاً أو ابتكاراً وانما أثبتته الوقائع التاريخية منذ منتصف الخمسينيات والى وقت قريب كان العراق يمثل نقطة ثقل في التوازن الاقليمي ولديه القدرة على التنمية الانفجارية وغالباً ما كان يتم تشبيه العراق في المنطقة وكأنه المانيا في أوروبا بسبب قدرته على النمو السريع وقدرته على تغيير الاوضاع الإقليمية بشكل سريع.

---

(١) سامي حميد عباس، أهمية الاستثمار الأجنبي المباشر في تفعيل الاقتصاد العراقي، مجلة جامعة الانبار العدد (٤)، المجلد (٢)، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة الانبار، ٢٠١٠، ص٣٣٤.

لقد ادركت الدول المجاورة هذا الموضوع تماما وربما لن تتفاعل كثيراً مع العراق في اتمام هذا المشروع وممكن أن تقف بالضد من تطوره وقد تصمم سياستها على أساس الاستفادة النسبية للعراق والاستفادة النسبية لهذه الدول من خلال بعض الخطوط التجارية المشتركة لكنها لن تسمح بتحول الطموحات العراقية الى مركز اقليمي كبير للتجارة ويتحول أيضا الى مركز جذب الاستثمارات الدولية وفقا لما يقوله دعاة هذا المشهد (١).

ان الوضع ربما يستمر مثلما عليه الان من الأهمية لن يتطور بشكل كبير ولن يتراجع بشكل كبير وانعكاسه على الامن الوطني العراقي سيكون بهذه الحدود هي الحدود المتوسطة والحدود التي تقترب مما هي عليه الان ليس أكثر وليس أقل هذه تقريبا هي أهم ما يردده دعاة هذا المشهد من أراء معينة تدفعهم الى القول أن هذا المشهد الاكثر احتمالًا من غيره في الحدوث كونه مشهداً واقعياً أكثر من غيره.

على الرغم من أستعراضنا لهذه المشاهد الاحتمالية الثلاثة والمعطيات والمعلومات والمؤشرات التي قدمها دعاة المشاهد لدعم آرائهم، الا أننا لن نتبنى مشهد احتمالي بعينه بمعنى أننا لن نرجح حدوث مشهد من هذه المشاهد مثلما وصفه دعاة هذا المشهد نفسه لان الظروف تمتاز بتداخل كبير وباحتمالية للتغيير السريع أو عدم التغيير أصلا وكل الاحتمالات متاحة وهناك نقص كبير في المعلومات حول الموضوع برمته، رغم ان الميناء تم تخطيطه منذ مده كبيرة لكن العمل به والكتابات والبحوث المهتمة به هي حديثة واهتمام العالم به ايضا حديث ومن ثم ترجيح رأي من هذه الآراء أو مشهد من هذه المشاهد ليس بالأمر الهين وليس بالأمر السهل ابداً.

وكباحثين مهمتنا أن نستعرض أمام المهتمين وصناع قرار العراقي أهم المشاهد المستقبلية الممكنة والمتاحة وبنفس الوقت نعطي نوع من الترجيح الاولي أو المبدئي لمشهد معين نقتنع به كباحثين ونعتقد أن هناك بعض المعطيات التي تدعم هذا المشهد.

والمشهد الذي نرجحه نحن كباحثين أستناداً الى هذه المعطيات هو مشهد هجين وليس أحد هذه المشاهد كما هي. وانما هذا المشهد المرجح يجمع ما بين سمات مشهدين على الاقل من هذه المشاهد وبالأخص هو يجمع سمات ما بين مشهدي الثبات والتطور بمعنى أن المشهد المرجح هو ذلك المشهد الذي يجمع بين بعض سمات مشهد الثبات وبعض سمات مشهد التطور ربما يقترب أكثر نسبيا الى

---

(١) سامي حميد عباس، أهمية الاستثمار الأجنبي المباشر في تفعيل الاقتصاد العراقي، مصدر سبق ذكره، ص٣٤٠.

سمات مشهد التطور ولو وضعنا خط بياني يبدأ من الواحد الى المئة لقلنا أن المشهد المرجح هو ذلك المشهد الذي يقف بالنقطة ٧٥ بالقرب من مشهد التطور بمعنى أنه لا يقف بمنتصف السمات التي تجمع المشهدين وانما يقترب أكثر نوعا ما من مشهد التطور.

هكذا اذا نرجح أن المشهد الذي ربما يمتلك فرصة للحدوث أكثر من غيره هو مشهد هجين يجمع سمات مشهد الثبات ومشهد التطور وهذا يعود طبعاً الى طبيعة الحراك السياسي والاقتصادي والامني والاجتماعي وضغط الشعب العراقي الكبير على صناع القرار وادراك صناع القرار مؤخراً ربما جانب أساسي من النقمة والرفض الشعبي على بعضهم واستمراريتهم في ادارة السياسة في العراق وفي ادارة الدولة بما يتعلق بملف أنشاء ميناء الفاو، ومن ثم قد يذهبون الى الاهتمام في هذا الملف ومحاولة انجازه كما انه لا يمكن أن نستبعد أن تكون هناك توافقات اقليمية حقيقية بين الدول الاقليمية نفسها أو مع العراق أو بين الدول الكبرى كالولايات المتحدة والصين أو بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية لتمرير هذه المشاريع الاقتصادية والانفتاح ما بين تركيا ودول الخليج وغيرها وهذا الرأي يؤيده الخبراء الثلاثة الذين تم أخذ آرائهم بهذا الخصوص حيث اشاروا الى أن الصين مهتمة بشكل فعلي بميناء الفاو الكبير وتعمل على الدفع باتجاه انجازه وتوظيفه في اطار مشروعها الدولي (الحزام والطريق)، وهناك من المعطيات والمؤشرات ما يدعم رأي الباحثين بان المشهد المرجح ربما يكون هو ذلك المشهد الهجين الذي يجمع بين بعض سمات المشهد الثبات ومشهد التطور مقتربا اكثر من سمات مشهد التطور.

الخاتمة

يعد ميناء الفاو الكبير الميناء العراقي المنقذ الوحيد المفتوح على البحر إذ يقع في مدخل (خور عبد الله) من جهة الخليج في حين أن جميع الموانئ العراقية الأخرى تقع على الأنهار والقنوات الداخلية، وهذا ما يحقق للميناء إمكانية استيعاب البواخر العملاقة التي لا تستوعبها الموانئ العراقية الأخرى كونها مصممة لأعماق محدودة، فضلا عن اختصار الوقت اللازم للمرور في قناة خور عبد الله أو شط العرب للوصول الى الموانئ الأخرى. ولهذين العاملين أهمية كبيرة في زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية بما يتناسب مع الحاجة الفعلية سواءاً كانت المحلية أم لغرض الترانزيت للدول المجاورة مما يؤدي الى تعظيم العوائد المستحصلة من الميناء.

ولابد أن نؤكد على أن دولة كالعراق يعد فيها ميناء الفاو الكبير المنفذ البحري الرئيس لا بد من أن يشغل مكانة بارزة من حيث التطور والتوسع، لأن تنميته تعد جزءاً من متطلبات التنمية الشاملة للعراق لما يشغله الميناء التجاري من أهمية في تفعيل حركة النقل البحري وهذا ما يطمح اليه الباحث في بحثه، ومن خلال الخاتمة يوصي الباحث بالنظر الى ما واجه ميناء الفاو الكبير من تحديات، والتي لابد من الأخذ بها وحلها لرفع طاقته الانتاجية الفعلية وجذب حركة الملاحة الدولية للميناء ومن ثم جعل العراق في مصاف الدول المتقدمة ومواكبة التطور الحضاري.

ان التحديات الحقيقية التي يواجهها العراق في المجال البحري بشكل عام وميناء الفاو الكبير بشكل خاص قادمة من تنوع الأهداف التجارية للدول المجاورة والتنافس لتحقيق مكاسب اقتصادية، ولا يخفى حجم التهديد السياسي والحذر في دول الخليج خاصة مع نمو ظاهرة الارهاب وبروز الدور الإيراني القوي في المنطقة، وحتما ستتأثر مشاريع التنمية وفق الاعتبارات السياسية وتكون خاضعة لأدوات الصراع، لان العراق يقع ضمن بيئة اقليمية تصارعية، شاع فيها استخدام كل اساليب الصراع عبر الزمن، والضغط الدولي على النظام الاقليمي بفعل اليات العولمة وحجم وممارسة المنظمات الاقتصادية والسياسية الدولية، وتحولات (الربيع العربي. ولذلك لم يستثنى مشروع ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به من معادلة الصراع تلك، ويبدو الأثر من المشاريع المنافسة على هذا المشروع واضحة، فضلا عن الردود الاقليمية الأخرى.

ولم يعد هناك أدنى شك في أن ميناء الفاو الكبير يمثل أهمية وضرورة اقتصادية واستراتيجية بالنسبة للعراق وينعكس بشكل كبير على الامن الوطني العراقي انطلاقا مما يسهم به بعد إستكماله في دعم وتنويع الاقتصاد العراقي بموارد مضافة وكبيرة فضلاً عن مساهمته الايجابية في زيادة الاهمية

المكانية للعراق وتحقيق الانفتاح البحري المدني والعسكري واضفاء أهمية مرموقة على مكانة العراق الاقليمية والدولية وجذب الاستثمارات الاجنبية وتشغيل الايدي العاملة وغيرها من المكاسب المحتملة غير أن مهمة إنجاز واستكمال هذا الميناء والمشاريع المرتبطة به تواجه عقبات مختلفة تمثل بالنتيجة مهددات للأمن الوطني العراقي ومن هنا لابد لصناع القرار في العراق على المستويين الرسمي وغير الرسمي الالتفات لها ومحاولة تذليلها وبالمقابل توظيف كامل القدرات المتاحة لاستكمال بناء ميناء الفاو كنوع من الدعم للأمن الوطني العراقي.

الاستنتاجات

١- ان إنشاء ميناء مبارك يقلل من أهمية الموانئ العراقية، ويقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبدالله المؤدية الى ميناء أم قصر وخور الزبير، وفي حال تم إستكماله بالربط السككي فإن هذا يجعل مشروع ميناء الفاو الكبير عديم القيمة.

٢- ان تطوير نشاط الموانئ العراقية من موانئ ثانوية الى موانئ رئيسة الذي يمكن أن يتم من خلال بناء ميناء رئيس (ميناء الفاو) أقرب للمنافذ البحرية الدولية وقادر على استقبال البواخر العملاقة.

٣- تحقيق المطالب المكانية للعراق من خلال تخليصه من همومه الجيوستراتيجية، لان العراق دولة حبيسة من وجهة نظر الجغرافية السياسية وأن اكتمال هذا المشروع سوف يخرجه من عنق الزجاجة ويجعله مركزا وممرا للتجارة العالمية.

٤- إن انجاز هذا المشروع بالأخص في حال انجاز القناة الجافة سوف يعيد الأهمية الاستراتيجية للعراق كجسر أرضي يربط الشرق بالغرب ويتحول الى ممر دولي لنقل التجارة، والتي إفتقدها بعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح، وفتح قناة السويس. سوف يحقق المشروع مكاسب اقتصادية وسيادية للعراق، من خلال تقليل إعتماده على موانئ دول الجوار.

٥- سيكون العراق الركيزة الأساسية لإنجاح مبادرة الحزام والطريق من خلال تبادل مرور التجارة العالمية لدول آسيا وأوروبا وافريقيا عبر ميناء الفاو الكبير وطريق القناة الجافة مما سيغير خارطة النقل الدولية لاسيما وأن أكثر من ٨٠ % من التجارة العالمية يتم نقلها عبر الموانئ البحرية، فضلا عن تحقيق أعلى المكاسب التي ستؤدي إلى تزايد النمو في العراق لأهم المؤشرات الاقتصادية مثال ذلك (زيادة الدخل القومي، التنوع الاقتصادي للبلد، زيادة معدل التشغيل وتقليل البطالة).

٦- إن مبادرة الحزام والطريق ستعمل على رفع وتيرة التشغيل للموانئ خاصة الموانئ العراقية الحالية وميناء الفاو الكبير في حال تشغيله كما سيساعد على تنشيط وتسريع تدفق النفط للصين بشكل خاص ودول شرق آسيا بشكل عام.

٧- التأخر والتباطؤ في إنجاز ميناء الفاو الكبير على الرغم من وضع حجر الأساس له منذ مدة طويله والذي كان مقرراً له بداية العمل في عام ٢٠١٨م، ساهم بفقدان فرص اقتصاديه كثيره.

٨- يعد ميناء الفاو الكبير من المواقع الاستراتيجية المهمة في شبكة النقل البحري ليس للعراق فقط وانما للاقتصاد الدولي أيضا لأنه يمثل موقعا متوسطا بين أوروبا وافريقيا من جهة وغرب وجنوب غرب آسيا من جهة اخرى، ومن ثم يصبح ميناء الفاو كبيرا ومحطة للترانزيت العالمي، فضلا عن الخدمات الاخرى الموجودة في مقترحات هذا المشروع العملاق. ومن مميزات موقع الميناء أنه يوفر ما بين ٣٥ % إلى ٤٥% من كلفة النقل و ٣٥ ٪ الى ٤٠ % من وقت النقل على شركات ومؤسسات النقل التي تعمل على هذا المسار.

٩- إن وجود القناة الجافة سيعمل على تقليل تكاليف النقل عبر موانئ العراق ويساعد في جذب المزيد من شركات الملاحة العالمية عبر تقليل عدد رحلات العودة الفارغة إذ أن انتعاش حركة النقل عبر القناة الجافة سيزيد بدرجة كبيرة من احتمال حصول السفن المغادرة على شحنات معدة للنقل وبصورة مستمرة في موانئ العراق الامر الذي سيتيح لهذه السفن القيام برحلات ذهاب واياب منتجة مما يؤدي بالنتيجة الى إنعاش الحركة التجارية في هذه الموانئ

١٠- سيحدث ميناء الفاو الكبير تأثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال تشغيله، إذ أنه سيحقق إيرادات متراكمة تصل الى ١٠٠ مليار دولار خلال ١٥ سنة فقط من تشغيله.

١١- سيسهم ميناء الفاو الكبير في جذب الاستثمارات الأجنبية الى العراق مثل الاستثمارات في الملحقات التابعة للميناء كإقامة المدن الصناعية والتجارية والسكنية فضلا عن إقامة منطقة للتجارة الحرة وسيحقق العراق ايرادات اضافية من خلال الرسوم التي ستفرض على مرور بضائع الترانزيت عبر الأراضي العراق كما سيعمل على تنشيط حركة التجارة الخارجية للسلع غير النفطية مما سينعكس ايجابيا على العوائد المالية والاقتصادية في العراق ويزيد من فرص العمل.

١٢- ثمة تحديات داخلية وخارجية كبيرة تعرقل استمرار العمل بميناء الفاو الكبير. ومن أهم التحديات الداخلية: فساد التمويل وعدم الاهتمام الحكومي بتنفيذ مراحل الميناء. أما أهم التحديات الخارجية

فتمثلت بإنشاء ميناء مبارك الكبير الذي سيقلل من أهمية الموانئ العراقية ويقيد الملاحة في قناة خور عبد الله المؤدية الى مينائي أم قصر وخور الزبير.

١٣- يشكل موقع الميناء الجغرافي ومدى قربه من خطوط الملاحة الرئيسة ومن مراكز الانتاج والاستهلاك وتوفر البنية التحتية للنقل السككي والطرقي و كفاءة التجهيزات والمعدات اللازمة، وتوفر نظم العمل الكفوءة والمتطورة وكفاءة العاملين من العوامل الرئيسة في تحديد مدى نجاح هذه الموانئ وقدرتها على التعامل مع مختلف انواع البضائع والسلع بأسرع وقت ومن ثم فان هذه العوامل عند توفرها سترفع من مستوى تقييم هذه الموانئ.

١٤- إن أغلب الموانئ العراقية لا تطل على البحر بصورة مباشرة وانما ترتبط به بواسطة ممرات بحرية أو نهرية، وان هذه الممرات تأثرت بشكل مباشر بالظروف الطبيعية والسياسية والعسكرية التي مر بها العراق ومن ثم فقد نال هذا التأثير من كفاءة الموانئ العراقية ونشاطها، وعليه فان ازدهار الموانئ العراقية وزيادة نشاطها مرتبط بشكل وثيق مع كفاءة هذه الممرات واستقراريتها، وبذلك فان الموانئ العراقية والممرات المؤدية اليها تشكل منظومة المنافذ البحرية العراقية

١٥- إن العامل الاقتصادي هو العامل المتحكم في العلاقات الدولية في وقتنا الراهن، وأن معظم الدول تسعى لاستغلال هذا العامل لبناء علاقات اقتصادية وسياسية مع الدول الصناعية والكتل الاقتصادية، وتعزيز موقعها السياسي بين الدول، وهذا ما يجب على العراق فعله في الاستفادة من الاتجاهات الجغرافية للصادرات والاستيرادات مع الدول من خلال منافذه البحرية وايجاد السبل لبناء العلاقات الاقتصادية مع الدول التي لم تتعامل مع العراق اقتصاديا، وهذا مما سوف يعزز من موقع العراق في محيطه الاقليمي والدولي.

١٦- إن إنشاء ميناء الفاو وتفعيل القناة الجافة في العراق من الخيارات الاستراتيجية الملحة التي يجب على العراق العمل بها بسبب ما توفره من حلول لمشاكل العراق في الانفتاح بصورة مباشرة على البحر، وحل مشكلة النمو الديموغرافي للعراق وتنشيط الاقتصاد العراقي بشكل كبير من خلال فرص العمل الكبيرة التي سيوفرانها كما يعزز هذين المشروعين موقع العراق الجيوسياسي والجيوستراتيجي في العالم مما سيجعل من ضمان الأمن الوطني العراقي رغبة دولية كونه سيصبح ممرا للتجارة العالمية بين آسيا وأوروبا.

التوصيات

١- عدم منح الموافقة على الربط السككي مع الكويت أو اية دولة أخرى لنقل البضائع الذي يجب أن يكون حصريا عن طريق الموانئ العراقية، والربط يكون الغرض نقل الأشخاص فقط وليس البضائع، لان حصر القناة الجافة بالموانئ العراقية سيعزز من الموقف الاقتصادي والسياسي للعراق، وهذا الاجراء من شأنه أن يقلل من أهمية ميناء مبارك الكويتي.

٢- تشكيل هيئة عليا مشتركة بين البرلمان والسلطة التنفيذية تقوم بمهمة الاشراف على كل مراحل التخطيط والتنفيذ والإدارة لهذا المشروع المهم، وعلى أن يؤكل التنفيذ الى مجلس الوزراء لاكمال المتعلقات التي يحتاج اليها المشروع ومن أبرزها يتوقف عليها نجاح المشروع، والمتطلبات التي يقتضيها تحول العراق الى قناة جافة للنقل الدولي.

٣- ضرورة تحسين القنوات الملاحية وإدامتها وزيادة أعماقها بما يتناسب مع التطور الحاصل في زيادة أحجام السفن، ولاسيما المتخصصة بنقل الحاويات ورفع الطاقات الاستيعابية للأرصفة والمعدات التابعة لها عن طريق إنشاء أرصفة بمواصفات جديدة وكذلك تحديث الأرصفة الحالية عن طريق نصب رافعات جديدة تتمتع بتقنية عالية والعمل على إزالة الغوارق بأسرع وقت، لأنها تهدد مستقبل الملاحة في ممراتنا المائية.

٤- زيادة الاهتمام بتدريب العاملين في الموانئ على استخدام التقنيات الجديدة في إدارة محطات الحاويات بما يكفل رفع كفاءة العمل عن طريق المعاهد الفنية والدورات التدريبية المتخصصة.

٥- استخدام التقنية الحديثة المعززة لدور النمو في ظل المنافسة الموجودة في الموانئ المجاورة وكذلك المنافسة المترتبة على التوسع المتوقع الذي ستشهده الموانئ العراقية في السنوات القادمة وتوفير الاستعدادات لمواجهة الارتفاع الكبير في تدفق السلع عبر الموانئ العراقية تفوق التنبؤات والاستعداد لمواجهة التزايد الكبير لأعداد سفن الحاويات وسفن الدحرجة المتطورة.

٦- توحيد الرؤى السياسية لجميع الأطراف المشتركة بالعملية السياسية، فالاعتقاد السائد أن انعدام هذه الرؤى احدى مسببات التأخير وعدم إنجاز العديد من المشاريع الاستثمارية.

٧- لا شك أن التصدي إلى ظاهرة الفساد الإداري والمالي، التي عطلت الفرصة المتاحة للعراق للبناء والإعمار بعد توفر المصادر المالية الجيدة من إرتفاع أسعار النفط الخام وزيادة حجم الصادرات النفطية، سيؤدي إلى إنشاء بيئة استثمارية ملائمة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى العراق.

٨- لابد من تذليل الصعاب وإزالة كافة المعوقات التي تضعها الدول الإقليمية والتي تقلل من فرص تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير وتكثيف الجهود على إقامة علاقات طيبة بين العراق وجيرانه، لما يمثله هذا المشروع من أهمية استراتيجية كبيرة جدا للعراق ولدول آسيا من جهة، ودول أوروبا من جهة أخرى، كونه سيساهم في وضع أسس النهوض الاستثماري في القرن الحالي كما انه يسرع في تطوير واستثمار سواحل العراق.

٩- يقع العراق في مكان مثالي، كونه جاراً لثلاثة أطراف في المنطقة هم: تركيا، وإيران، والسعودية. وستكون الحكومة العراقية في موقف الاستفادة عبر القيام بمشاريع ثنائية مع هذه الدول لربط بنيته التحتية مع تلك الموجودة في هذه الدول، لكسب الوصول للحزام والطريق دون أن تكون رسميا طرفا في المبادرة. وحتى السلطات الصينية نفسها قد خلقت هذه المبادرة بهدف أن تكون مرنة ورأت أن عدد الدول غير المشاركة تمثل امتداد طبيعية للمبادرة، مما يثبت أن هذا خيار مربح.

١٠- يرجح أن تكون الحكومة العراقية في موقع استفادة أكبر في حال أجرت مفاوضاتها بشكل ثنائي مع الحكومة الصينية، مركزة على أنموذج التنمية القائم على البنية التحتية التقليدي الذي يربط المبيع المتزايد للنفط العراقي بإعادة إعمار المدن في مرحلة ما بعد داعش وإعادة تأهيل البنية التحتية العراقية ؛ إذ أن الشركات الصينية مهتمة بنحو نشط في تسويق نفسها كقوة عظمى بناءة وإيجابية، وإن الدور النشط في إعادة الإعمار العراقي سيسمح للصين بتسويق قوتها الناعمة في الشرق الأوسط، وتحسين صورتها، وتقديم نفسها كمثال يختلف عن النظرة القطبية التي تتخذها القوى العظمى الأخرى كروسيا والولايات المتحدة.

١١- إن مسألة الوقت يمكن أن تكون حاسمة في نجاح ميناء الفاو والقناة الجافة، وذلك لوجود بعض المشروعات المنافسة في المنطقة، ولاسيما مشروع ميناء مبارك الكويتي. والمباشرة في تنفيذ مشروع القناة الجافة لربط ميناء الفاو الكبير بأوروبا عن طريق تركيا ليصبح ممرا للتجارة العالمية بين آسيا وأوروبا، واعطاء اهمية كبيرة في رصد الأموال للمباشرة بالمشروع وانجازه باسرع وقت ممكن وبالتزامن مع مراحل انجاز ميناء الفاو الكبير نظرا لأهميته في توفير فرص عمل ايجاد منافذ تمويل من المؤسسات الدولية.

١٢- تضافر كل الجهود من قبل الحكومة المحلية والمركزية والوزارات المعنية والبرلمان لتذليل العقبات المالية والفنية والاسراع بإنجاز هذا المشروع الحيوي من خلال توفير التمويل اللازم لتنفيذ مراحل

بناء الميناء وعدم ترك وزارة النقل المتمثلة بالشركة العامة لموانئ العراق لوحدها في تولي مهمة تنفيذ الميناء.

١٣- يجب الحرص لصناع القرار على الاستمرار بإستكمال ميناء الفاو واستبعاد احتمالية التلكؤ لاسباب مالية فالموارد التي يملكها العراق بما فيها موارد الطاقة الهائلة(رابع اكبر احتياطي نفطي) وامكانية تأسيس صندوق تمويل خاص اساسه بعض الرسوم البسيطة والاشتراك عبر الاسهم الخاصة فضلا عن فتح المجال امام صناديق التمويل المختلفة كفيلة بتوفير السيولة اللازمة التي تضاف الى التمويل الحكومي المعتمد في الموازنة العامة وتفضي بالنتيجة الى الاسراع بانجاز الميناء وملحقاته والاستفادة من المزايا الاستراتيجية والاقتصادية لهذه المشاريع.

١٤- توفير الحماية اللازمة للشركات العاملة في ميناء الفاو الكبير وتطبيق القانون بحق كل من يعمل على عرقلة سير عمل هذه الشركات. وينبغي ايضا تسهيل الحصول على سمات الدخول للعاملين الاجانب لدى الشركات المنفذة للميناء .

١٥- تطبيق قرار مجلس الوزراء (٣٥٦) المتضمن إعفاء الشركات العاملة في ميناء الفاو الكبير من الرسوم والضرائب كونه من المشروعات التنموية، إذ أن هذا القرار يساعد على توفير المناخ الاستثماري الملائم في الميناء.

١٦- المباشرة بتخصيص الأموال اللازمة لإنشاء القاعدة البحرية المتقدمة والتي ستسهم عند انشائها في تأمين أماكن إيواء للقطع البحرية التي ستقوم بحماية ميناء الفاو والموانئ النفطية مستقبلا، فضلا عن تقليل زمن رد الفعل للتعامل مع الحوادث التي تحدث في مياهنا الاقليمية.

قائمة المصادر والمراجع

القرآن الكريم

اولاً: الدساتير والوثائق

١- دستور جمهورية العراق ٢٠٠٥.

٢- قانون جهاز مكافحة الارهاب رقم (٣١) لسنة ٢٠١٦.

٣- قانون وزارة الداخلية العراقية، رقم (٢٠) لسنة ٢٠١٦.

ثانياً: المعاجم والقواميس والموسوعات

١- معجم مصباح المنير، أحمد بن علي الفيومي المقرئ، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٧.

ثالثاً: الكتب العربية

١- أحمد توفيق نور الدين، نظم إدارة الازمات، دراسة تطبيقية في استراتيجيات مكافحة الارهاب، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة، ٢٠١٠.

٢- احمد حامد جمعة، بحث عملية صنع القرار السياسي بين النظرية والتطبيق (العراق أنموذجاً) مجلس النواب قسم البحوث ، ٢٠١٨.

٣- احمد معن الطبقجلي، ديون العراق نظرة عامة حول وضع الديون ونشئتها ومستقبلها، مركز البيان للدراسات والتخطيط، سلسة الإصدارات، بلا ط، ٢٠٢١.

٤- أسامة عبد الرحمن، تنمية التخلف وإدارة التنمية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٧.

٥- اسماعيل صبري عبدالله واخرون، التعاون الاقتصادي العربي بين القطرية والعولمة، مؤسسة عبد الحميد شومان، الاردن، ٢٠٠٠.

٦- امينة مخلفي، مدخل الى الاقتصاد البترولي (اقتصاد النفط) الجزء الاول، جامعة قاصدي مرباح، الجزائر، ٢٠١٤.

٧- اوليز اورنو، تنميه واعاده بناء الاقتصاد العراقي، بغداد، مركز العراقي للدراسات ٢٠٠٦.

٨- ايمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٨.

٩- باسل البياتي واخرون، النظام الدولي الجديد، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩٢.

١٠- ثامر كامل الخزرجي، العلاقات السياسية الدولية واستراتيجية إدارة الأزمات، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠٨.

١١- ثائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، وزارة النقل الشركة العامة العراق، ٢٠١١.

١٢- جعفر بهلول الحسناوي، العراق وايران على طريق مبادرة الحزام والطريق، مطبعة السماء بغداد المتنبي للطباعة والنشر، ٢٠٢٠.

١٣- حسام الدين جاد الرب، الجغرافية السياسية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٨.

١٤- حسن تركماني، الأمن القومي في القرن الحادي والعشرين، الأوائل للنشر والتوزيع، دمشق، ٢٠٠٤.

١٥- حسين جاسم الخزاعي، داعش واثره على الامن القومي، دار الحكمة للنشر والتوزيع، لندن ٢٠١٥.

١٦- حسين مجيد عبد، ازمة الحدود العراقية الكويتية، دار ومكتبة البصائر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٣.

١٧- خطاب صكار العاني، نوري خليل البرازي. جغرافية العراق، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٧٩.

١٨- خليل حسين، الجغرافية الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيوبوليتك، منشورات الحلبي، ٢٠١٣.

١٩- راشد شرف الدين، الواقع المالي في لبنان تحديات وفرص، جامعة بيروت العربية – فرع طرابلس، طرابلس، ٣٠ نيسان ٢٠١٨.

٢٠- رعد الزين، تحديات الأمن الوطني الأردني، دار الجليل للنشر والأبحاث الفلسطينية، ٢٠١١.

٢١- زياد عربية بنعلي، الاثار الاقتصادية والاجتماعية للفساد في الدول النامية، دبي، ٢٠٠٢.

٢٢- سالم محمد عبود، العميد سعد عبد الستار طالب، الامن الوطني بين البطالة والتنمية (دراسة مستقبلية في الواقع العراقي)، دار الدكتور للطباعة والتنضيد الالكتروني، بغداد، ٢٠١٣.

٢٣- ساموليسون ونورة هاوس، علم الاقتصاد، مكتبة لبنان ناشرون، لبنان، ٢٠٠٦.

٢٤- سعد سعيد مرطان، مدخل الفكر الاقتصادي في الاسلام، مؤسسة الرسالة، بيروت– لبنان، ٢٠٠٢.

٢٥- سعيد بن محمد الغامدي وآخرون، الأمن الوطني، كلية الملك فهد الأمنية، المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٨.

٢٦- سمير امين، الاقتصاد السياسي للتنمية في القرنين العشرين والواحد، بيروت دار الفارابي ٢٠٠٢.

٢٧- سهاد عبد الحسين الحسيناوي، الوعي السياسي وأثره في الأمن الوطني العراقي (حالة العراق بعد العام ٢٠٠٣م)، دار الرافدين للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٩.

٢٨- شركة أيكاس، العمل التجاري في البصرة، مسح ل ١٢٥ عمل تجارى تم تجهيزه الى بيت الخبرة، كوفي للتنمية الدولية، البصرة، العراق، ٢٠٠٩.

٢٩- صادق الاسود، علم الاجتماع السياسي اسسه وابعاده، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ١٩٩٠.

٣٠- صبري فارس الهيتي، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبوليتيكية، ط٢، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٠.

٣١- صفاء عبد الحسين جعيز، قصة الموانئ العراقية عبر قرن من الزمن، الشركة العامة للموانئ العراقية، ٢٠١٩.

٣٢- صلاح حميد الجنابي- سعدي علي غالب، جغرافية العراق الإقليمية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٩٩.

٣٣- صلاح حميد الجنابي، سعدي علي غالب، جغرافية العراق الإقليمية، دار ابن الاثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ٢٠٠٥.

٣٤- صلاح خضير العيداني، دراسات طبيعة واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، الغدير للطباعة، البصرة، ٢٠١٨.

٣٥- طارق محمود عبد السلام، التحليل الاقتصادي للفساد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.

٣٦- طه همام، كيف تحدد القدرة السياسية والاقتصادية قوة الدولة الخارجية، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، العراق، ١١ كانون الثاني ٢٠١٦.

٣٧- عادل عبد العزيز ثجيل، السياسة والامن في العراق تحديات وفرص، مؤسسة فريدريش ايبرت، عمان، ٢٠٢٠.

٣٨- عباس فاضل السعدي، جغرافية العراق الإقليمية اطارها الطبيعي نشاطها الاقتصادي جانبها البشري، دار الوضاح للنشر، عمان، ٢٠١٧.

٣٩- عبد الجبار احمد عبدالله، معوقات الديمقراطية في العالم الثالث، دار العربي للنشر والتوزيع، لبنان، ٢٠١٥.

٤٠- عبد الرحمن احمد، تطور الفكر الاقتصادي، ط بلا، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية- مصر، ٢٠٠٣.

٤١- عبد القادر محمد فهمي، المدخل الى دراسة الاستراتيجية، بغداد، ٢٠٠٤.

٤٢- عبد المعطي زكي، الأمن القومي، قراءة في المفهوم والأبعاد، المعهد المصري للدراسات السياسية والاستراتيجية، القاهرة، ٢٠١٦.

٤٣- عبد المنعم السيد علي، مدخل في علم الاقتصاد، الجزء الاول، مطابع جامعة الموصل، العراق، ١٩٨٤.

٤٤- عبد الوهاب حميد رشيد، التحول الديمقراطي في العراق (المواريث التاريخية والاسس الثقافية والمحددات الخارجية)، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، ٢٠٠٦.

٤٥- عبد علي كاظم المعموري، القرن الصيني الهيمنة بلا احتلال، ط١، دار روافد للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت- لبنان، ٢٠٢٠.

٤٦- عبدا الله الغنيم واخرون، الكويت وجودا وحدوداً، ط٢، مركز البحوث للدراسات الكويتية، ٢٠٠٩.

٤٧- عدنان السيد حسين، الجغرافية السياسية والاقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، دار صفحات، دمشق، ٢٠١٤.

٤٨- عدنان الصافي، الجغرافية السياسية (بين الماضي والحاضر)، مركز الكتاب لأكاديمي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ١٩٩٩.

٤٩- علي طاهر الحمود، ما وراء احداث البصرة المشكلات والحلول الممكنة، مؤسسة فريدريش، الاردن، ٢٠١٩.

٥٠- علي عبد الهادي المعموري، سياسة الامن الوطني في العراق، الدار العربية للعلوم، بيروت، ٢٠١٦.

٥١- علي فارس حميد، الحشد الشعبي ومقاربات الامن الوطني العراقي، دراسة في الدور والصياغات الأمنية، في مجموعة باحثين الحشد الشعبي الرهان الاخير، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٥.

٥٢- علي يوسف، مقدمات تشكيل الحشد الشعبي المؤسسات الامنية في العراق بعد عام ٢٠٠٣، مجموعة مؤلفين، الحشد الشعبي الرهان الاخير، ط٢، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٥.

٥٣- عمار ياسر العامري، الابعاد السياسية والاجتماعية لفتوى الجهاد الكفائي، في مجموعة باحثين، في مواجهة داعش اية الله العظمى السيستاني والحشد الشعبي بعد احداث الموصل، مركز العراق للدراسات، بغداد ٢٠١٦.

٥٤- عمر بن فيحان المرزوقي، الاستثمار الاجنبي المباشر من منظور اسلامي، جامعة الملك سعود، السعودية، ٢٠٠٤

٥٥- عنود عبد الرحمن، السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية رؤيا مستقبلية، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٢١.

٥٦- فايز محمد العيسوي، الجغرافية السياسية المعاصرة، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٤.

٥٧- فراس عبد الكريم البياتي، السياسة العامة للأمن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٥، مطبعة السيماء، بغداد، ٢٠١٧.

٥٨- فضيل دلو، التكنولوجيا الجديدة للأعلام والاتصال، المفهوم- الاستعمالات- الافاق، دار الثقافة، عمان، ٢٠١٠.

٥٩- فلاح حسن ثويني- عماد عبد الرزاق الاسدي، قطاع النقل في العراق ودوره في تعزيز النشاط الاقتصادي، الرفاه للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠٢١.

٦٠- فوزي حسن حسين، التخطيط الاستراتيجي للسياسة الخارجية وبرامج الأمن القومي للدول، مكتبة مدبولي، ٢٠١٢.

٦١- قاسم الدويكات، الجغرافية السياسية، ط٢، جامعة مؤتة، الاردن، ٢٠٠٠.

٦٢- قاسم عبد علي البهادلي، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة، دراسة الجغرافية السياسية، دار أمجد للنشر والتوزيع، ٢٠٢٠، عمان، ٢٠١٩.

٦٣- كاظم فنجان الحمامي، العراق بلا سواحل، البصرة، ٢٠١٣.

٦٤- كاظم هاشم نعمة، الوجيز في الاستراتيجية، اكاديمية الدراسات العلمية والبحوث الاقتصادية، الجماهيرية العربية الليبية، طبعة موسعة، ٢٠٠٠.

٦٥- كريم محمد الحسناوي، المدخل الى الاقتصاد الدولي، مطابع التعليم العالي، بغداد، ١٩٨٨.

٦٦- كريم مهدي الحسناوي، مبادئ علم الاقتصاد، مكتبة السنهوري- مكتبة داليا، بغداد، ٢٠١١.

٦٧- لبيب شقير، تاريخ الفكر الاقتصادي، دار النهضة مصر للطبع والنشر، مصر، ١٩٨٨.

٦٨- مجدي عزيز ابراهيم، المنهج التربوي وتحديات العصر، عالم الكتب للنشر والتوزيع والطباعة، القاهرة، ٢٠٠٦.

٦٩- مجموعة مؤلفين، الاستثمار في رأس المال الفكري ودوره في تحسين اداء المنظمة، جامعة قاصدي مرباح، الجزائر، ٢٠١٣.

٧٠- مجيد ابن احمد المعلى، التطورات الاقتصادية والاجتماعية في دولة الامارات العربية المتحدة للسنوات (١٩٩٥-٢٠٠٠)، وزارة التخطيط.

٧١- مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية وافاق التنمية المستدامة، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٦.

٧٢- محمد احمد السامرائي، موسوعة المصطلحات العلمية في الجغرافية السياسية والجيوبوليتيك، الذاكرة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠١٢.

٧٣- محمد احمد العدوي، الأمن الوطني المفاهيم والاطر النظرية في ضوء التطورات العالمية والعربية، الشقري للنشر وتقنية المعلومات، الرياض، ٢٠١٩.

٧٤- محمد احمد علقمة، استراتيجيات سياسة القوة –مقومات الدولة في الجغرافية السياسية، دار الكتاب الثقافي، الاردن، ٢٠٠٨.

٧٥- محمد ازهر سعيد السماك، الجغرافية السياسية، بمنظور القرن الحادي والعشرين، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١١.

٧٦- محمد الحميدي، الأمن القومي اليمني، معهد البحوث العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.

٧٧- محمد جمال مظلوم، الامن غير التقليدي، جامعة نايف للعلوم الامنية، الرياض، ٢٠١٢.

٧٨- محمد حجازي، الجغرافية السياسية، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٧.

٧٩- محمد خميس الزوكه، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الجزء الاول، مصر، ٢٠٠٠.

٨٠- محمد رياض، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، ٢٠١٢.

٨١- محمد رياض، جغرافية النقل، المجلد (١)، بيروت، ١٩٩٩.

٨٢- محمد صبحي عبد الكريم، دراسات في الجغرافيا العامة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٠.

٨٣- محمد طه بدوي وآخرون، مبادئ العلوم السياسية، الدار الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٨.

٨٤- محمد طه بدوي، النظرية السياسية – النظرية العامة للمعرفة السياسية، المكتب المصري الحديث، الاسكندرية، ١٩٩١.

٨٥- محمد عبد العزيز وايمان عطية، التنمية الاقتصادية دراسة نظريه، جامعة الاسكندرية، مصر، ٢٠٠٠.

٨٦- محمد عبد الله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية في الجغرافية السياسية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٠.

٨٧- محمد علي العويني، العلاقات الدولية المعاصرة (النظرية، التطبيق، الاستخدامات الاعلامية)، مكتبة الانجلومصرية، القاهرة، ١٩٨٢.

٨٨- محمد غالب بكزاده. الأمن وادارة أمن المؤتمرات، دار الفجر، القاهرة، ١٩٩٩.

٨٩- محمد محمود إبراهيم الديب، الجغرافيا السياسية، ط٦، منظور معاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥، القاهرة-مصر.

٩٠- محمد مروان السمان واخرون، مبادئ التحليل الاقتصادي الكلي والجزئي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠٠٩.

٩١- مركز معلومات الاعمال، دليل البصرة التجاري ٢٠٠٨-٢٠٠٩ شركة الوفاق للطباعة، البصرة ٢٠٠٩.

٩٢- مصطفى عبد القادر واخرون، العراق والكويت في الوثائق التاريخية، بغداد، ١٩٩٠.

٩٣- مناخ الاستثمار في الدول العربية، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، دار النشر الكويت، ٢٠٠٩.

٩٤- منير الحمش، العولمة ليست الخيار الوحيد، ط١، الأهلي للنشر والتوزيع، سوريا، ١٩٩٨.

٩٥- موسى الزعبي، دراسات في الفكر الاستراتيجي السياسي، منشورات الكتاب العرب، دمشق، ٢٠٠١.

٩٦- ناجي خليفة الدهان، ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على امن المنطقة، مركز أمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، الدوحة، ٢٠١٩.

٩٧- ناصر التميمي، صعود الصين- المصالح الجوهرية لبكين والتداعيات المحتملة عربيا، مجموعة مؤلفين، العلاقات العربية- الصينية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.

٩٨- نبيل جعفر الموسوي - حسين حيدر الجزائري، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، العراق، ٢٠١٩.

٩٩- نبيل جعفر المرسومي - زينب حسين إبراهيم، موقع العراق على طريق الحرير الدولي، التحديات والمكاسب المحتملة، البصرة، شركة الغدية، ٢٠١٩.

١٠٠-نبيل جعفر- حسين حيدر، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٩.

١٠١-نسيم بلهول، عن الجيوستراتيجية، ابن النديم للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٥.

١٠٢-نعيم الظاهر، الجغرافية السياسية المعاصرة في ظل نظام دولي جديد، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٧.

١٠٣-نوار محمد ربيع الخيري، مبادئ الجيوبوليتيك، الجامعة المستنصرية، كلية العلوم السياسية، ٢٠١٤.

١٠٤-نواف قطيش، الامن الوطني وإدارة الازمات، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١.

١٠٥-هايل طشطوش، الامن الوطني وعناصر قوة الدولة في ظل النظام العالم الجديد، دار الكندي، الاردن، ٢٠٠٩.

١٠٦-هايل عبد المولى طشطوش، الامن الوطني وعناصر قوة الدولة في ظل النظام العالمي الجديد الامن القومي والسياسة العسكرية، دار مكتبة حامد للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢.

١٠٧-وائل عبد اللطيف. الكويت كانت هناك، مؤسسة البصرة للطباعة والنشر، ط٢، العراق، ٢٠٢١.

١٠٨-وزارة الدفاع، كراسة الاستخبارات الأساسية، المديرية العامة للاستخبارات والامن، ٢٠٠٨.

١٠٩-يحياوي عبد القادر، المقاربات العربية وأزمة الخليج (١٩٧٩- ٢٠٠٠)، الصندوق الوطني لترقية الفنون والآداب، الجزائر، ٢٠٠٢.

١١٠-يوسف سعيد واخرون، التجارة الخارجية، دار الصفاء للنشر، عمان، ٢٠٠١.

رابعاً: الكتب المترجمة

١- أحمد داوود اوغلو، العمق الاستراتيجي، موقع تركيا ودورها في الساحة الدولية، ترجمة: محمد جابر ثلجي، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٠.

٢- إيريك هونرباوم ، العولمة والديمقراطية والإرهاب، ترجمة: أكرم حمدان ونزهت طيب ، بيروت: دار العربية للعلوم ناشرون، ٢٠٠٩.

٣- بول بريمر، عام قضيته في العراق، ترجمة: عمر الايوبي، دار الكتاب العربي، بيروت، ٢٠٠٦.

٤- بيترو غالبريت، نهاية العراق، الدار العربية للعلوم ناشرون، ترجمة: اياد احمد ، بيروت، ٢٠٠٧.

٥- تشاو لي، مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي، ترجمة: محمد بيج وشيه يانغ ، دار الامان ومنشورات ضفاف، الجزائر، ٢٠١٨.

٦- جانغ يون لينغ، محررا في مجموعة مؤلفين، في الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة: آية محمد الغازي، الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، ٢٠١٧.

٧- جوزيف ستنغلتز ولندى بيلمز، حرب الثلاثة ترايون دولار الكلفة الحقيقية لحرب العراق، ترجمة: سامي العكيكي، دار الكتب العربي، بيروت، ٢٠٠٩.

٨- روبرت كابلان، انتقام الجغرافيا، ما الذي تخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضد المصير، ترجمة: ايهاب عبد الرحيم علي، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ٢٠١٥.

٩- روبرت مكنمارا، جوهر الأمن، ترجمة: يونس شاهين، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٦٠.

١٠- الفين وهايدي توفلر، الحرب والحرب المضادة ترجمة: صلاح عبد الله، دار الجماهير للنشر والتوزيع والاعلان، عمان، ١٩٩٨.

١١- وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها، الدار العربية للعلوم – ناشرون، بيروت، ٢٠١٧.

١٢- ول ديورانت- ترجمة: محمد بدران، قصة الضارة (حياة اليونان)، المجلد (٧/٨)، الكتاب الثالث العصر الذهبي، القاهرة، ٢٠٠٥.

١٣- ويليام انجدال، القرن الاوراسي- الحزام والطريق التحول العظيم ، ترجمة: ولاء كمال، دار سما للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧.

خامساً: الاطاريح والرسائل

١- الاطاريح

أ- بولي سكينة، الفكر الاقتصادي عنده ابن خلدون، أطروحة دكتوراه، جامعة باتنه /الحاج الاخضر، كلية العلوم الإسلامية، الجزائر، ٢٠١٤.

ب-زيد علي حسين، المرتكزات الجغرافية للاستراتيجية الامريكية في العراق، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠١٤.

ج- سعد عبيد علوان، سياسات التكتلات الكبرى والأداء الاقتصادي العربي، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٠٧.

د- ظلال جواد كاظم، الاهمية الجيوسياسية لموقع العراق الجغرافي في ضوء المتغيرات الدولية الجديدة، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠٠٥.

هـ- عقيل حميد صابر، الاستثمار بالمورد وعلاقته بالتشغيل والبطالة في البلدان النامية (دراسة حالة العراق)، أطروحة دكتوراه، الجامعة المستنصرية، العراق، ٢٠٠٨.

و- علي حسين حميد، تحديات بناء الدولة العراقية بعد عام ٢٠٠٣م (دراسة جيواستراتيجية)، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠١٦.

ز- علي هندول مضخور، امن الطاقة واستراتيجيات الامن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٣، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٢١.

ح- محمد كاظم عباس، توجهات الصين نحو العالمية دراسة في الفروض والتحديدات، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الشرق الأوسط، الاردن، ٢٠٠٨.

ط- نجلاء عبد الوهاب احمد، مستقبل النفط العربي في ضل المتغيرات العالمية، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية – الجامعة المستنصرية، بغداد ٢٠٠٥.

٢ – الرسائل

أ- إنعام عبد الكريم أبو مور، مفهوم الأمن الإنساني في حقل نظريات العلاقات الدولية مقاربة معرفية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في العلوم السياسية كلية العلوم والاقتصاد والعلوم الإدارية جامعة الأزهر، غزة، ٢٠١٣

ب- جعفر علوان كاظم، عدم الاستقرار السياسي واثره في الإدارة الحكومية في العراق ٢٠٠٣-٢٠١٤، رسالة ماجستير، معهد العلمين للدراسات العليا، قسم العلوم السياسية، ٢٠١٥.

ج- حسين عبود جاسم، التنمية السياسية في العراق بعد عام ٢٠٠٣ المقومات والمعوقات، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠١٦.

د- خالد متعب العبيدي، الاستقرار السياسي وأثره على المؤسسة العسكرية، العراق بعد عام ٢٠٠٣م انموذجاً، رسالة ماجستير، كلية الدفاع الوطني، جامعة الدفاع للدراسات العسكرية، بغداد، ٢٠١٦.

هـ- رضا حسين محمد حسين، التغيير في بنية النظام الدولي وأثره على الأمن القومي العربي، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة –كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ٢٠٠٩.

و- سعد عبيد السعيدي، اثر المصلحة الاقتصادية في عملية اتخاذ القرار السياسي الخارجي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٠٢.

ز- علي عبد العزيز مرزه الياسري، الابعاد الفكرية لاستراتيجية الامن القومي في العراق، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠٩.

ح- عماد عبد الرزاق الاسدي، دور قطاع النقل في تعزيز النشاط الاقتصادي في العراق بعد عام ٢٠٠٣، رسالة ماجستير، كلية الدفاع الوطني، الدورة رقم ٢٣، ٢٠٢٠.

ط- قريب بلال، السياسية الأمنية للاتحاد الأوربي من منظور أقطابه (التحديات والرهانات)، رسالة ماجستير، جامعة الحاج الخضر باتنة، الجزائر، ٢٠١١.

ي–مازن طالب مهدي، القواعد البحرية وإمكانية انشاء قاعدة بحرية متكاملة لإسناد البحرية العراقية، رسالة ماجستير كلية الأركان، بغداد، ٢٠١٥.

ك– محمد راشد ناصر النعيمي، مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي، رسالة ماجستير، كلية العلوم القانونية، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا، عمان، ٢٠١٠.

ل– محمد سعيد العياش، اثر العولمة على مفهوم الامن الوطني، رسالة ماجستير في القيادة الأمنية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ٢٠٠٦.

م– مروان عوني كامل، الهيمة الامريكية في ضوء نظرية ماكندر، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٠٦.

ن– مشيري سلمي، الحق في الأمن السياسي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة فرحات عباس ، سطيف، الجزائر، ٢٠٠٩ – ٢٠١٠.

س– مها اذياب حميد بدري، الوزن السياسي للعراق في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٩٨.

ع– هشام طاهر حمادي، المنافذ البحرية العراقية وانعكاسها على الامن الوطني دراسة جيوسياسية، رسالة الماجستير في التخطيط الاستراتيجي للأمن الوطني، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠١٩.

سادساً: الدوريات

١– ابتسام علي ناصر، ميناء العراق العملاق نقلة نوعية في مجال النقل والاقتصاد، مجلة اخر الاخبار، العدد (٤٤)، العراق، ٢٠٠٥.

٢– احمد حسين الهيتي واخرون، التضخم في الاقتصاد العراقي للمدة من ١٩٩٠–٢٠٠٧ الاسباب والاثار، ودور السياسة المالية في معالجتها، مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد (٢)، العدد (٣)، بغداد، جامعة الانبار، ٢٠١٠.

٣– احمد عبد إسماعيل الخزرجي، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، العدد (١)، أوراق سياسية، كلية العلوم السياسية، وحدة البحوث والدراسات السياسية والاستراتيجية، كانون الثاني ٢٠٢١.

٤– احمد عدنان كاظم، تأثير صراع الارادات السياسية في التجربة الديمقراطية العراقية بعد عام ٢٠٠٣، مجلة دراسات دولية، العدد (٥٣)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية –جامعة بغداد، ٢٠١١.

٥- ادهام محمود ادهام، سلمان علي حسن، العلاقات الصينية العراقية بين توازنات السياسة ومفاعل الاقتصاد، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسة، العدد (٢٥)، مج٧، جامعة كركوك، ٢٠١٨.

٦- اسعد عباس الاسدي – نجم الدين عبدالله، مستقبل النقل البحري في العراق، مجلة كلية التربية، العدد (٢٧)، المجلد (٢١)، جامعة البصرة، ٢٠١٦.

٧- اسعد عباس هادي، دور النقل البحري في تجارة العراق الخارجية خلال المدة ٢٠٠٠-٢٠٠٦، مجلة آداب البصرة، العدد (٦٠)، جامعة البصرة، ٢٠١٢.

٨- برهان الدجاني، تحولات النظام الدولي، مجلة أوراق اقتصادية، العدد (١٥)، الأمانة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، بيروت، ٢٠٠٠.

٩- جميل طارش العلي – حسن خليل حسن واخرون، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحة لقناة خور عبدالله، مجلة ابحاث البصرة، العدد (٣٨)، ج ٤، كلية التربية جامعة البصرة، ٢٠١٢.

١٠- حسن سعد عبد الحميد، دور الاجهزة الامنية العراقية في مكافحة الارهاب بعد ٢٠٠٣، العدد (١)، وزارة الدفاع العراقية انموذجاً، مجلة اغتراب، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٦.

١١- حسين حيدر محمد الجزائري، طريق الحرير الجديد واثره الاقتصادي على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، المجلد (٩)، العدد (٢٨٩)، العراق، ٢٠٢٠.

١٢- خضير عباس عطوان، مستقبل ودور العراق السياسي الإقليمي، مجلة دراسات دولية العدد (٣٣)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية جامعة بغداد، العراق، ٢٠٠٧.

١٣- خلدون موسى عمران – واخرون، واقع الموانئ العراقية وافاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير انموذجاً)، العدد (١٣)، مجلة دراسات البصرة، ٢٠١٢.

١٤- دينا محمد جبر، أبتسام حاتم علوان، الاستراتيجية الشاملة للأمن القومي العراقي بعد عام ٢٠٠٣: رؤية لمبادئ العمل اللازمة وآليات التفعيل، مجلة السياسية والدولية، كلية العلوم السياسية ، الجامعة المستنصرية، العدد (٢٣)، ٢٠١٣.

١٥- رعد الحمداني، معضلة الامن الوطني العراقي، المستقبل العربي، بيروت، السنة الثانية والثلاثون، العدد (٣٧١)، كانون الثاني ٢٠١٠.

١٦- زكريا حسين، الأمن القومي، مجلة الفكر السياسي، العدد (١٧)، اتحاد الكتاب العرب، دمشق، ٢٠٠٢.

١٧- سالم توفيق النجفي، حول مسألة الرأسمالية للقرن ٢١، مجلة المستقبل العربي، العدد (٢٣٨)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٨.

١٨- سامي حميد عباس، أهمية الاستثمار الأجنبي المباشر في تفعيل الاقتصاد العراقي، مجلة جامعة الانبار العدد (٤)، المجلد (٢)، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة الانبار، ٢٠١٠.

١٩- سرى هاشم محمد، العلاقات العراقية – التركية الواقع والمستقبل، مجلة جامعة ذي قار، العدد (١)، المجلد (٥)، ٢٠٠٩.

٢٠- سعد عبيد السعيدي وبسمه خليل الاوقاتي، دور المعلومات في عملية صنع القرار السياسي الخارجي، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الدولية والاستراتيجية- جامعة بغداد، ٢٠١١.

٢١- سعد عبيد السعيدي، دور الطاقة في استراتيجية استعادة الدور الروسي العالمي، مجلة العلوم السياسية العدد (٥٨)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠١٨.

٢٢- سعد عبيد علوان، العراق في مواجهة متطلبات الانضمام الى منظمة التجارة العالمية، العدد (٣٩)، مجلة العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية – بغداد، ٢٠٠٩.

٢٣- سهام حسين البصام واخرون، مخاطر واشكاليات انخفاض أسعار النفط في اعداد الموازنة العامة للعراق وضرورات تفعيل مصادر الدخل غير النفطية، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، العدد (٣٦)، بغداد، ٢٠١٣.

٢٤- سهام عريبي زايد، الأمن النفسي ودافعية الإنجاز، مجلة كلية الآداب، العدد (٨٣)، جامعة بغداد، ٢٠٠٧.

٢٥- صلاح حسن احمد، دور الأمن الفكري في تحقيق السلم الاجتماعي، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد (٤)، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، ٢٠١٥.

٢٦- صمويل بريغر، ستيفن هاديل، العناصر الرئيسة لاستراتيجية الولايات المتحدة في الشرق الاوسط، مركز الابحاث، العدد (١٢٥)، مركز الدراسات الاستراتيجية، كربلاء، ٢٠١٥.

٢٧- عاطف لافي مرزوق – عباس مكي حمزه، التوزيع الاقتصادي مفهوم وابعاد في بلدان الخليج العربي وممكنات تحقيقه في العراق، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد (٨)، العدد (٣١)، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الكوفة، ٢٠١٤.

٢٨- عباس فاضل محمود، دور منظمات المجتمع المدني لتعزيز البناء الديمغرافي في العراق، المجلات الاكاديمية العلمية العراقية، مجلة الأستاذ، العدد(٢٠٣)، جامعة بغداد، ٢٠١٢.

٢٩- عبد الجبار احمد، الانتخابات والتحول الديمقراطي في العراق، مجلة العلوم السياسية العدد (٣٢)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٠٦.

٣٠- عبد الحسين جليل واخرون، دراسة تقويمية لسياسة سعر الصرف الأجنبي في العراق، المجلة العراقية للعلوم الإدارية، المجلد (٥)، العدد (٢٠)، جامعة كربلاء، حزيران ٢٠٠٨.

٣١- عبد الرؤوف الغنيمي، العلاقات الصينية- الايرانية أفاق الشراكة الاستراتيجية في عالم متغير، مجلة الدراسات الايرانية، العدد (١١)، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، ٢٠٢٠.

٣٢- عبد العظيم جبر حافظ، البيئة السياسية الديمقراطية والامن الوطني، قضايا سياسية، العددين (٢٧-٢٨)، بغداد، ٢٠١٢.

٣٣- عدنان السيد حسين، متطلبات الأمن الثقافي العربي: دراسة في الاستراتيجيات والسياسات، مجلة المستقبل العربي، العدد (٢٤٦)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٩.

٣٤- علي اغوان، قصة جهاز مكافحة الارهاب في العراق، مجلة اغتراب، العدد (٥)، مركز بلادي للدراسات والابحاث الاستراتيجية، اذار ٢٠١٨.

٣٥- علي قاسم العقابي، دور الاستثمار الأجنبي في تنمية الاقتصاد مع الإشارة الى محافظة البصرة العراقي، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد (١٩)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠٠١١.

٣٦- علي وجيه محجوب، سياسة العراق الخارجية بعد عام ١٩٩٠ وافاق المستقبل دراسات دولية، العدد (٥١)، سلسلة دراسات استراتيجية، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠٣.

٣٧- عماد علو، المؤسسة العسكرية مرحلة ما بعد داعش، كراسة النهرين العدد (٥)، مركز النهرين للدراسات الاستراتيجية، بغداد، ٢٠١٧.

٣٨- غالب ناصر السعدون – جمال حامد رشيد، دراسة في جغرافية النقل (ميناء الفاو)، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد (١)، العدد (٦٧)، بغداد، ٢٠١١.

٣٩- فارس كريم بريهي، تفعيل المناطق الحرة في العراق ضرورة لدعم وتنشيط الاقتصاد الوطني، مجلة التجارة العراقية، العدد (١٣)، العراق، ٢٠١١.

٤٠- فاطمة غلمان، النظام النووي والكيل بمكيالين، مجلة المستقبل، العدد (٣٧٥)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٨.

٤١- قاسم محمد عبيد، مشكلة الحدود العراقية الكويتية، نشرة شؤون عراقية، العدد (٥)، مركز دراسات النهرين، جامعة النهرين، العراق، ٢٠٠٨.

٤٢- قاسم محمد واخرون ، إشكالية ترسيم الحدود الجغرافية العراقية الكويتية والخروج من احكام الفصل السابع ، مجلة كلية التربية الأساسية ، العدد (١٢) ، جامعة بابل ، ٢٠١٣، ص ٣٤٠.

٤٣- كليب سعد، اقتصاد المعرفة والامن الاقتصادي العربي، مجلة المستقبل العربي، العدد (٢٩٣) مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٤.

٤٤- لمياء محسن – مالك دحام، العلاقات العراقية – الكويتية واشكالية ميناء مبارك، العدد (٥٢)، مجلة دراسة دولية، مركز الدراسات لدولية والاستراتيجية جامعة بغداد، ٢٠١٢.

٤٥- ماجد عبدالله المنيف، صناديق الثروة السيادية ودورها في إدارة الفوائض النفطية، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد (٤٧)، بيروت ، ٢٠٠٩.

٤٦- مازن الرمضاني، الموارد الاولية والصراع الدولي، مجلة المنار، العدد (٧)، دار الفكر العربي للأبحاث والنشر، باريس، ١٩٨٥.

٤٧- مالك دحام الجميلي ولمياء الكناني، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء الفاو، قضايا دولية، العدد (٥٢)، كلية العلوم السياسية– جامعة النهرين، ٢٠١٩.

٤٨- مجيد ملوك السامرائي، النقل عبر الموانئ العراقية، الواقع والافق، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، المجلد (٢٠)، العدد (٧)، جامعة تكريت، ٢٠١٣.

٤٩- محمد احمد المقداد، واقع الأمن الجماعي في ظل سياسات التدخل الدولي العراق أنموذجاً، مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد (٢)، العراق، ٢٠٠٥.

٥٠- محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، دراسات سياسية واستراتيجية، مجلة بيت الحكمة، العدد (٤٠)، بغداد، ٢٠٢٠.

٥١- محمد خير العيسى، مفهوم الأمن في الإسلام، مجله الدراسات الأمنية، العدد (١)، حزيران ٢٠٠٤.

٥٢- محمد راضي جعفر، الاثار الاقتصادية لأنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، المجلة الاقتصادية الخليجية، العدد (٤٢)، الكويت ٢٠١٣.

٥٣- محمد زباري مؤنس، الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد (١٨)، جامعة البصرة، ٢٠١٤.

٥٤- محمد يونس الصائغ، ماهية الرقابة المالية، بحث منشور، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد (٤)، العدد (٢٣)، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، ٢٠٠٤.

٥٥- مليحة كبابي، الدراسات الأمنية بين الاتجاهين التقليدي والحديث، مجلة العلوم الإنسانية، العدد (٣٨)، بيروت، ٢٠١٢.

٥٦- مناهل مصطفى عبد الحميد، الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة مع الإشارة للمنطقة الاقتصادية الحرة المفتوحة في ميناء الفاو، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، المجلد (١٣)، العدد (بلا)، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بغداد، ٢٠٠٧.

٥٧- ميادة علي حيدر، المواقف العربية في انشاء ميناء الفاو الكبير، أوراق سياسية، العدد (١)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢١.

٥٨- ميثم عبد الله سلمان، وأحمد صدام عبد الصاحب، امكانيات اوبك الخليجية في سوق النفط العالمية مع اشارة خاصة إلى النفط العراقي، مجلة المستقبل العربي، العدد (٣٥٨)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٨.

٥٩- ميثم لعيبي اسماعيل، توجهات الاستثمار في الاقتصاد العراقي بعد ٢٠٠٧، مجلة دراسات اقتصادية، العدد (٢٠)، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٨.

٦٠- نبيل جعفر عبد الرضى، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي، دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد (٣٠)، جامعة البصرة، ٢٠١٦.

٦١- نعمة محمد حبيب، دور ميناء الفاو في الامن المحلي والإقليمي، مجلة الخليج العربي، العدد (٤٠٣)، المجلد (٤١)، جامعة البصرة، ٢٠١٣.

٦٢- هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية)، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد (٧٣)، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٢.

٦٣- هيبة غربي، السياسة الخارجية الايرانية ازاء امريكا عهد دونالد ترامب، مجلة مدارات ايرانية، العدد الخامس، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ٢٠١٩.

٦٤- ياسين سعد البكري – حيدر علي، متغيرات الشأن العراقي وعلاقتها باستراتيجية امريكيا في المنطقة، قرأه مستقبلية، مجلة حمورابي للدراسات، العدد (٢)، بغداد، ٢٠١٢.

سابعاً: الندوات والمؤتمرات

١- حيدر جاسم مثنى، مركز بغداد للتنمية القانونية، ندوة علمية، الابعاد الاقتصادية للاتفاقية العراقية – الصينية واهمية بناء ميناء الفاو عبرة الدائرة الإلكترونية، ١٦ك٢ /٢٠٢١.

٢- سعد عبيد السعيدي – مصطفى عبد الكريم، التنافس الدولي في القرن الافريقي وشرق افريقيا وانعكاسه على الامن في الشرق الاوسط، عدد خاص بالمؤتمر العلمي الثالث لكلية العلوم السياسية، جامعة تكريت، مجلة تكريت للعلوم السياسية، ٢٠١٩.

٣- سمير سعيفان واخرون، ندوة تداعيات هبوط أسعار النفط على البلدان المصدرة، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة، ت٢/٢٠١٥.

٤- عبد الرزاق عبد الوهاب – محمد صابر الموسوي، المنطقة الاقتصادية الحرة في مثلث الفاو علامة فارقة في مستقبل العراق، المؤتمر العلمي السادس لوزارة النقل، ٢٧-٢٨ ايلول ٢٠٠٥.

٥- كاظم جبر الجبوري، الأسبوع العلمي لميناء الفاو الكبير، الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير والتحديات السياسية الداخلية والخارجية واثرها على العراق، كلية تربية جامعة القادسية، ٢٠٢٠.

٦- كاظم فنجان الحمامي، الأثار السلبية لميناء بوبيان على العراق، ندوة ميناء مبارك الكويتي وأثره على الموانئ والبيئة العراقية، وزارة النقل العراقية،٢٠١٩/٧/٩

٧- مثنى الحداد، قراءة في تاريخ العلاقات الصينية العراقية وسبل تعزيزها، مؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم، ت٢/ ٢٠٠٧.

٨- مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار الابعاد والنتائج، موجز عن مؤتمر تحالف ادارة الرأي العام، بغداد، ايلول ٢٠٢٠.

٩- مصطفى فهد محسن، الحدود البحرية العراقية الكويتية دراسة في الموقف القانوني الدولي البحري، ندوة ميناء مبارك الكويتي وأثره على الموانئ والبيئة العراقية، وزارة النقل العراقية، ٢٠١١/٧/٦.

١٠- نعمة محمد حبيب العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والإقليمي، الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير، مركز دراسات الخليج العربي جامعة البصرة، ٢٠١١.

١١- هشام صلاح حسن، اثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير، وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ العراقية، ٢٠١١.

١٢- وائل عبد اللطيف واخرون، تحالف إدارة الرأي العام، (مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار ابعاد ونتائج)، موجز مؤتمر تحالف إدارة الرأي العام، العدد (١١)، ٢٠٢٠.

ثامناً: التقارير

١- افاق الطاقة في العراق، تقرير خاص ضمن تقرير توقعات الطاقة في العالم، وكالة الطاقة الدولية ٢٠١٩.

٢- التقرير الاستراتيجي العربي لعام ٢٠١٤، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، مؤسسة الاهرام، القاهرة.

٣- التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام ٢٠١٧، الامانة العامة لجامعة الدول العربية، صندوق النقد العربي، ابو ظبي، دار الفجر للطباعة، القاهرة.

٤- تقرير التنمية الانسانية العربية لعام ٢٠٠٤ برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الصندوق العربي للنماء الاقتصادي والاجتماعي، نيويورك طبع في المطبعة الوطنية في الاردن، ٢٠٠٤.

٥- تقرير التنمية في العالم لعام ٢٠١٧، البنك الدولي للأنشاء والتعمير – المؤسسة الدولية للتنمية والتمويل، نيويورك – القاهرة، ٢٠١٨.

٦- جمهورية العراق – وزارة التخطيط، تقرير خطة التنمية الوطنية ٢٠١٨ – ٢٠٢٢، بغداد، ٢٠١٨.

٧- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، التقرير المركز للجهاز المركزي للإحصاء وتكنلوجيا المعلومات، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٦.

٨- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، التقرير المركزي للجهاز المركزي للإحصاء، مؤشرات البيئة والتنمية المستدامة في العراق، بيانات منشورة، ٢٠١٦.

٩- جمهورية العراق، وزارة التخطيط، التقرير المركزي، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٢.

١٠- جمهورية العراق، وزارة النقل، التقرير المركزي، قسم التخطيط والمتابعة، بغداد، ٢٠١٩.

١١- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا، بناء القدرات في تنظيم الطاقة المستدامة نهج التخفيف من الفقر وادماج قضايا النوع الاجتماعي ضمن الاهتمامات الرئيسة. الجزء الاول، الطاقة لأغراض التنمية المستدامة في دول الاسكوا، ٢٠١٦.

١٢- هيئة استثمار البصرة (٢٠٠٩)، تقرير دليل الاستثمار، مطبعة النخيل، البصرة، العراق.

١٣- هيئة استثمار البصرة، الموارد البشرية، البوابة الحكومية الرسمية لهيئة استثمار البصرة، البصرة ٢٠٠٩/٤/٣٠.

١٤- وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي العراقية، تقرير خطة التنمية الوطنية (٢٠١٠-٢٠١٤)، بغداد، ٢٠٠٩.

تاسعاً: البحوث والدراسات

١- ابتسام العامري، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق، ورشة عمل في مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢٠.

٢- اصيل سلمان، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك، دائرة البحوث ، مجلس النواب العراقي، ٢٠١٩.

٣- امجد زين العابدين طعمه، مؤشرات التعبية الاقتصادية للعراق – دراسة في الجغرافية السياسية، بحث منشور، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، الجامعة المستنصرية، كلية العلوم السياسية، ٢٠١٩.

٤- حسين عليوي ناصر الزيادي، ميناء الفاو الكبير ضرورة تنموية ملحة بحث مقدم الى الشركة العامة للعراق، شعبة البحوث والدراسات، ٢٠١٢.

٥- خالد روكان عواد–نزار ذياب عساف، متطلبات التنويع الاقتصادي في العراق في ضل فلسفة إدارة الاقتصاد الحر، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الانبار، بحث منشور.

٦- رائد عارف رشيد، الاهمية الاقتصادية للموانئ العراقية كأحد فروع قطاع النقل وعلاقتها التشابكية بالقطاعات الأخرى، وزارة التخطيط دراسة، دراسة رقم (٩٤٩)، ١٩٩٢.

٧- رحمن لوعان محسن، العلاقات العراقية – الصينية، دراسة في الجانب الاقتصادي بعد عام ٢٠٠٣، بحث ترقية، معهد الخدمة الخارجية، وزارة الخارجية العراقية، ٢٠١٥.

٨- روح الله صالحي، مبادرة طريق الحرير الصينية الاهداف والموانع والمشاكل، دراسة جامعية، الجامعة الحرة، طهران، ٢٠١٦.

٩- ضيدان طوبرش هاشم، نجم الدين عبدالله الحجاج، الابعاد الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠٢١.

١٠- محمد عبدالله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية دراسة في الجغرافية السياسية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٠.

١١- علي حسين خميس، تطور النقل البحري لموانئ العراق، دراسة في جغرافية النقل، جامعة البصرة، كلية الآداب، ٢٠٠٤.

١٢- فيليب غالكين وأخرون، الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق، مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث والبترول، الرياض، ٢٠١٩.

١٣- قاسم محمد عبيد – جواد كاظم الشمري، ازمة ميناء مبارك الكويتي وأثرها على العراق، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، ٢٠١١.

١٤- محمد وائل القيسي، مكانة العراق في الاستراتيجية الامريكية تجاه الخليج، دراسة مستقبلية، مركز الجزيرة للدراسات، الدار العربية للعلوم، ٢٠١٣.

عاشراً : الصحف

١- ابتسام محمد العامري، نظرة عامة على العلاقات العراقية- الصينية بعد عام ٢٠٠٣م، صحيفة الزمان، السنة السابعة عشر، العدد (٥٠٦٣)، ٣٠ اذار ٢٠١٥.

٢- احمد عودة القرارعه، الأمن الشامل كيف نحافظ على تجربتنا، صحيفة الرأي، العدد (١٠)، ٤/١٣/ ٢٠٠٨.

٣- ثائر محمود العاني، الازمة المالية في العراق وموقف صندوق النقد والخيارات الأخرى المتاحة، الشرق الأوسط، جريدة الحرب الدولية، العدد (١٥٢٧٤)، ٢٢ أيلول ٢٠٢١.

٤- جريدة الانباء، العدد (٩٨٠٢)، الكويت، ٢٠١٠.

٥- جريدة الوقائع العراقية، العدد (٣٩٨٣)، ٦/ ١/ ٢٠٠٤.

٦- الملة ابو بكر، بحث ودراسات العقلانية واللاعقلانية في الدعاية السياسية، جريدة الاتحاد، الصحيفة المركزية للاتحاد الوطني الكردستاني، ٢٠٠٥.

٧- مهدي درويش جبار، دور النقل البحري في دعم الاقتصاد العراقي، جريدة الزمان، العدد (٦٣٣)، لندن، ٢٥ مارس ٢٠١٤.

٨- ناجي الغزي، الدعاية السياسية، بين ثقافة التمزيق واحترام التنافس، جريدة الصباح، العدد (١٩٩٨)، ٢٧ حزيران ٢٠١٠.

٩- عبد الكريم محمد عبد الكريم، من البصرة الفيحاء، صحيفة المشرق، تقارير واخبار، العدد بلا، ٨ حزيران ٢٠٢١.

احد عشر: المحاضرات

١- احمد جاسم معارج، محاضرة قائد القوة البحرية، استراتيجية القوة البحرية في حماية المياه الإقليمية العراقية والمنشآت البحرية، كلية الدفاع الوطني، دورة الدفاع لوطني رقم (٢٤)، ٨ اب ٢٠٢١.

٢- شهاب جهاد علي، قائد القوة الجوية العراقية، محاضرة، دورة الدفاع الوطني، الرقم (٢٤) بتاريخ ١١ اب ٢٠٢١، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠٢١.

٣- قاسم محمد عبيد، محاضرة جيوبوليتيك الامن الوطني العراقي، كلية الدفاع الوطني، دورة الدفاع الوطني الرقم (٢٤)، بغداد، ٢٠٢١.

٤- مصطفى غالب مخيف، محاضرة السياسة النقدية والمالية والبنك الدولي، جامعة الدفاع للدراسات العسكرية، دورة الدفاع الوطني، رقم (٢٤)، كلية الدفاع الوطني، بغداد، ٢٠٢١.

اثني عشر: شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)

١- ابراهيم الشمري ، استثمار القناة الجافة بديل استراتيجي لتمويل الموازنة وامتصاص البطالة ، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/١٩، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://annabaa.org/arabic/strategicissues/23555

٢- اسامة حيدر، اسرار طريق الحرير وميناء الفاو، موقع ازمان، الشبكة الدولية للأنترنيت، تم المعاينة من قبل الباحث في الساعة ٩٠٠ يوم ٢٠٢١/٦/٢٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.azzaman.com

٣- إسماعيل عزام، هل يمكن للعراق التحرر من الهيمنة الإيرانية الامريكية، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة المعاينة/٢٠٢١/٨، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.dw.com/ar/.

٤- الأنصار، تطوير ميناء الفاو العراقي... ضغط خليجي وتهديد امريكي لافشال المشروع، تاريخ المعاينة ٢٠٢/٨/٤، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط https://www.alansaar.me/2020/12/17/204747/

٥- اياد العنبر، العراق بعد ١٧ عام، هل نحتاج الى تغيير النظام السياسي، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٥، بالساعة ١٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.alhurra.com/different-angle/after-17-years-does-Iraq-needs-regime-change

٦- بارق عبد الصمد، الامن الوطني المفهوم والمقومات والمهددات، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=473238

٧- جريدة العرب الدولية، حكومة بغداد تساير طهران في حلمها بربط لسكك الحديد يصل إيران بضفة المتوسط، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٧، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://bit.ly/3wX2F0J .

٨- جوزيف حنا الشيخ، العراق لم يوافق على انشاء مدينة صخرية تنقذ ميناء الفاو من ميناء مبارك الكويتي، جريدة البصرة – العالم، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/١٥، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://ankawa.com/forum/index.php?topic=537150.0.

٩- حاتم حميد، اهمية رأس المال في النظرية الاقتصادية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/٩، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://annabaa.org/arabic/views/3407 .

١٠- حازم النعيمي، اسباب انهيار الاقتصاد والاستثمار في العراق، العالم والاقتصاد، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٣، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط https://www.sasapost.com/opinion/the-reasons.

١١- حامد عبد الحسين الجبوري، مركز الفرات، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٩/٣، بالساعة ٩٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://fcdrs.com/economical/1459?fbclid=IwAR1BMH2qP4VRFpOczn8k3

١٢- حسن خليل حسن، سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد، دراسة مركز علوم البحار، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٥، بالساعة ١٤٠٠، للمزيد ينظر الرابط : http://www.sotaliraq.com/2019

١٣- حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير على الطموح والتحديات، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/٢٠، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=629973

١٤- روميو موسى، الربط السككي حلم ايران نحو البحر المتوسط على حساب العراق وسوريا،تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٤، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.akhbaralaan.net/news/special-reports/2021/02/15

١٥- سلام زيدان، ميناء الفاو الكبير هل تنتصر الإرادة الشعبية العراقية، بحث منشور ٢٠٢٠/١٢/٦، للمزيد ينظر الرابط : https://assafirarabi.com/ar/34683/2020/12/06/

١٦- سلمان ابن محمد، الاستقرار الأمني والنمو الاقتصادي، موقع العربية، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٠، بالساعة٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.alarabiya.net/aswaq/2012/12/10

١٧- الشبكة الدولية للأنترنيت الشرق الأوسط، موازين نيوز، تم المعاينة الساعة ١٢٠٠. ١٦اذار ٢٠٢١، للمزيد ينظر الرابط : https://www.mawazin.net/Details.aspx?Jimare

١٨- شذى خليل، إيران والربط السككي المشروع التوسعي عبر العراق وسوريا وصولا إلى المتوسط، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٦، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط :.https://bit.ly/2WaepAF

١٩- شركة تسويق النفط، المعلومات الأولية لشهر حزيران ٢٠٢١، som oil، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٠، بالساعة ٩٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://somooil.gov.iq/exports

٢٠- صبا سامي، ميناء الفاو الكبير يوفر ١٠٠ الف فرصة عمل، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٧، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.rudaw.net/arabic/business/03092020

٢١- صباح النور –محمد الغريفي، علاقات العراق الخارجية ومستقبلها، المركز الديمقراطي العربي، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٧٢، بالساعة، للمزيد ينظر الرابط: .https://democraticac.de/?p=75342

٢٢- صحيفة فرنسية: الاقتصاد الإيراني لا يزال مستقراً رغم الضغوط الامريكية القصوى، وكالة انباء الجمهورية الإسلامية (ارنا)، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٤، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/almshakl-almalyt-fy

٢٣- صفحة الشرطة الاتحادية، موقع وزارة الداخلية العراقية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/١١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط .http://www.iraqfpi.com/pages/aboutus.aspx

٢٤- عادل عبد الزهرة شبيب، مجلس الاعمار في العراق واهدافه في بناء البنى التحتية واقامة المشاريع الكبرى في البلاد، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٠، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: ./https://www.azzaman.com

٢٥- عامر غضبان، ٨٣.٧ مليار دولار مبيعات العراق من النفط في الاشهر الماضية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٣، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.aljazeera.net/ebusiness/2019/1/3/%D8

٢٦- عبدالله بن عواد الزمعي، الهيئة العامة للموانئ، دور الموانئ في اقتصاد العالم، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٣٠، بالساعة ١٥٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.amadina.com/article/71

٢٧- علاء اللامي، الربط السككي بين العراق والكويت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٣، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط : http://www.albadeeliraq.com/ar/taxonomy/term/1274

٢٨- عمار الصالح، البصرة، كيف ستتأثر موانئ العراق من ربط السكك الحديدية مع ايران والكويت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٧، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.aljazeera.net/ebusiness/2018/11/21/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-AF%D9%8A%D8%A9

٢٩- فاضل مشعل، القناة الجافة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.aljazeera.net/ebusiness/2010/10/18/%D9%82%D9%86%D8%A7%

٣٠- الفريدريك ويري ريتشلد سوكولسكي، تصور نظام امني جديد في الخليج الفارسي، مركز كارنيغي للشرق الأوسط، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://carnegie-mec.org/2015/11/19/ar-pub-62028

٣١- فؤاد حمه خورشيد، (ميناء مبارك الكويتي و المياه الإقليمية العراقية) - ٢٤ آذار/مارس ٢٠١٢ - وكذلك جواد كاظم البكري و. قاسم محمد عبيد - (قضية ميناء مبارك وآثارها على العراق) شباط ٢٠١٢،تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٢، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط : http://www.alnaspaper.com .

٣٢- كاظم فنجان حسن المحامي، الموانئ الخليجية ومشاريعها المستقبلة نحو تطور الموانئ العراقية والارتقاء بها، بحث منشور على الموقع: http://www.basrahcity.net، ص ٦-٧.

٣٣- كفاية اولير، ماذا يعني إغلاق قناة السويس في وجه التجارة العالمية، ٢٥ مارس ٢٠٢١، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.independentarabia.com/node/205936/.

٣٤- ماجد الابريكان، ميناء الفاو الكبير... هذه هي التحديات التي يواجهها هذا المشروع الذي يربط الشرق بالغرب، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٧، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://www.independentarabia.com/.

٣٥- مثنى العبيدي، الاقتصاد اولاً، موقع المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة٢٠/٦/٢٠٢١، بالساعة ٩٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/476

٣٦- مثنى العبيدي، لماذا يمثل العراق رهاناً صينياً في الحرب التجارية الامريكية، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠١٩، تاريخ المعاينة ١٢/٦/٢٠٢١، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط : /https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/4761

٣٧- مجلة الاخبار، اتفاق ايراني كويتي سعودي على اجتماع لترسيم الحدود، تاريخ المعاينة ٢٨/٧/٢٠٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://al-akhbar.com/Arab/95955

٣٨- محمد ارمين كريبت، مفهوم ومبادئ الاقتصاد السياسي، تاريخ المعاينة ٢٢/٦/٢٠٢١، بالساعة ١٦٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?.

٣٩- محمد توفيق علاوي، لايمكن النهوض بالبلد الا بانهاء حالة الاقتصاد الريعي بتنويع مصادر الدخل، تاريخ المعاينة ١٣/٧/٢٠٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.sotaliraq.com/2021/01/05/%D .

٤٠- محمود جمال عبد العال، هل تؤدي الاحتجاجات الشعبية الى تغييرات جذرية في العراق، موقع المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٤/٨/٢٠٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط:https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/5013

٤١- مركز الامارات للسياسات، استثمارات إيرانية لتنفيذ مشروع الربط السككي بين البصرة والشلامجة، موقع شفق نيوز، تاريخ المعاينة ٢٢/٧/٢٠٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط :https://bit.ly/36NMJ6 r .

٤٢- مصطفى العبيدي، خفايا حرب الموانئ بين العراق والكويت، تاريخ المعاينة ٢٢/٧/٢٠٢١، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.alquds.co.uk/%D8%A8%A-

٤٣- المكتب الاعلامي لرئاسة الوزراء، العراق بدء إنشاء ميناء "الفاو الكبير في البصرة، تاريخ المعاينة ٢٢/٣/٢٠٢١، بالساعة ١٤٠٠، للمزيد ينظر الرابط، https://www.aa.com.tr/ar/%D8 .

٤٤- منى بسيسو، تأثير سياسات الترويج للاستثمار الأجنبي المباشر على قدرة الدول العربية في جذب هذه الاستثمارات لتحقيق أهدافها التنموية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٠، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://www.arab-api.org/books/b2008162.htm.

٤٥- مؤيد الطرفي، العراق يتخوف من ضم ميناء نفطي الى إيران وتحركات لتثبيت حق بغداد فيه، المطابع العلمية، بغداد، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.independentarabia.com/node9.

٤٦- مي السكري، ندوة الحزام والطريق مكسب للكويت والعالم، جريدة القبس، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٢٦، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://alqabas.com/article/649221

٤٧- الميادين، بعد جنوح السفينة في قناة السويس، هل من خرائط مائية جديدة تعد للمنطقة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/١٥، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط : https://www.almayadeen.net/news/politics/146718

٤٨- نبيل جعفر المرسومي، لماذا يجب ان تكون أعماق ميناء الفاو الكبير ١٩ متر، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٣/١١، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، http://non14.net/public/128289.

٤٩- نبيل جعفر عبد الرضى، سياسات التطوير القدرة التنافسية للاقتصاد العراقي، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٦/٢٧، بالساعة ٢٠٠٠، للمزيد ينظر الرابط: https://m.ahewar.org/s.asp?aid .

٥٠- نبيل جعفر، دراسة بدائل الاستثمار المتاحة في ميناء الفاو الكبير، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٧/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط: http://iraqtoday.com/news/46235/%D8%A8

٥١- هاني عاشور، مؤسسات الجيش والامن العراقية الجديدة، مقال منشور، المكتبة الالكترونية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/٣، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط. https://www.aljazeera.net/specialfiles

٥٢- وائل عبد اللطيف، دول مجاورة وراء مقتل مدير شركة دايو الكورية في البصرة، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط https://aliraqnews.com/%D8%B9%D8%A8%D8%AF-%D8%A7%D9%

٥٣- يس عراق، مستقبل اقتصادي ضخم ينتظر العراق، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٨/٢، بالساعة ١٢٠٠، للمزيد ينظر الرابط:
https://yesiraq.com/%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%82%D8

٥٤- صفحة وكالة الوزارة لشؤون الأمن الاتحادي موقع وزارة الداخلية العراقية، تاريخ المعاينة ٢٠٢١/٤/٣، بالساعة ١٤٠٠، للمزيد ينظر الرابط:
. http://www.moi.gov.iq/PageViewer.aspx?id=56

٥٥- حسن عبدة حسن، ميناء مبارك الكبير .. قصة صراع، الشبكة الدولية للأنترنيت، تاريخ المعاينة ٢/ ١٠/ ٢٠٢١ بالساعة ١١٠٠ للمزيد ينظر الرابط:
.https://www.emaratalyoum.com/politics/news/2011-08-18-1.416898

56- Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019, https://www.silkroadbriefing.com, accessed March6, 2020

ثلاثة عشر: المقابلات الشخصية

١- الدكتور محمد الحاج حمود، وكيل وزارة الخارجية الاقدم، خبير ترسيم الحدود الدولية، بغداد، بتاريخ ١٣ اذار ٢٠٢١.

٢- الدكتور وائل عبد اللطيف، محافظ البصرة الاسبق، عضو مجلس الحكم ووزير وبرلماني سابق، مستشار في هيئة مستشاري مجلس الوزراء العراقي، بغداد، بتاريخ ٢ شباط ٢٠٢١.

٣- اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم الحلبوسي، مدير المساحة العسكرية الاسبق، المهندس الاستشاري لترسيم الحدود الدولية والمياه، والعضو المفاوض مع الوفود الدولية ومنها ميناء مبارك، ميناء الفاو الكبير، مستشار في هيئة مستشاري مجلس الوزراء العراقي، بغداد، ٨ نيسان ٢٠٢١.

Fourteen. English References

1- Alexander P.de Seversky Air Power, New York: Simon and Schuster, 1942.

2- Cowley‹Gregg ‹the Equality State‹Third Edition ‹Dubuque ‹lowa‹U.S.A ‹ 1996.

3- David Adesnik and Behnam Ben Taleblu, Burning Bridge: The Iranian Land Corridor to The Mediterranean, Foundatıon for Defense of Democracıes, Washington, Dc, 2019.

4- David Adesnik and Behnam Ben Taleblu, Burning Bridge: The Iranian Land Corridor to The Mediterranean.

5- Edmund A. Ghareeb and Beth Dougherty , Historical Dictionary of Iraq , 2004 , The Scarecrow Press , USA.

6- Elke krahman, private security companies and the state monopoly on violence: A case of Norm change, the peace Resarch, No. (88), germany, 2009.

7- Fabien، Tripier: The dynamic correlation between growth and unemployment،Economics bulletin، Vol،5.No.4K 2002 .

8- Ghassan Hassan Abdul Hadi etal, A Comparative Study on the Dry Canal Future Project in Iraq and the Grand Canal Project in China, Innovation Systems Design and Engineering. Vol.6, N.5, 2015.

9- Majid Khadduri ،the Gulf war ،New York،Oxford university press، 1988.

10- Major général Fuller, Decisive battles of the Western World, Vol. II, USA; (17) Harper and Row Publishers, Inc, 1971.

11- Richard Fontaine and Vance Serchuk، How the Afghanistan Withdrawal Costs the U.S. With China، the Atlantic، June 25، 2021.

12- Rosière (Stéphane): Géographie politique et Géopolitique 2eme édition, Paris, Ellipses Edition Marketing S.A, 2007.

13- Solomon W. Polachek and Daria Sevastianova , Does Conflict Disrupt Growth ? Evidence of the Relationship between Political Instability and National Economic Performance , IZA Discussion Paper No. 4762 February 2010.

14- Stephen M. Kapunda, Diversification and (4) porerty Eradication in Botswana, Sournal of African studies, Vol (17)- (2003) No.2, pag. 51.

15- Sune Engel Rasmussen, Aresu Eqbali, Iran, China Sign Economic, Agreement, Challenging U.S. Pressure, The Wall Street Journal, https://on.wsj.com/3sJbc6r.March 27, 2021 Security.

16- UNNITED NATIONS – NATIONS. UNIES, UNFCCC Workshop on Economic Diversification, FRAME Work Convention on climate change – secretariat, Teheran, Islamic Republic of Iran, 18- 19 October 2003.

الملحق رقم (١)

مقارنة بين شركة دايو الكورية والشركة الصينية بخصوص ميناء الفاو الكبير

ت	شركة دايو الكورية Daewoo	الشركة الصينية CMEC
١	تنفذ المشروع فقط (تعمل كمقاول)	تمويل وتنفيذ المشروع
٢	تنفيذ خمسة مشاريع فقط في المرحلة الأولى (حيث تمثل هذه الخمسة مشاريع نسبة لا تزيد عن ٦٥% من المرحلة الاولى لتشغيل الميناء)	تنفيذ المرحلة الأولى بأكملها (تسليم مفتاح وتشغيل حقيقي للميناء)
٣	تكلفة المشروع ٢ مليار و٣٧٩ مليون دولار وبعمق ١٤ متر	تكلفة المشروع التخمينية ٢ مليار و ٢٥٠ مليون دولار وبعمق ١٩,٨ متر
٤	ينفذ المشروع حسب مواصفات الاستشاري الإيطالي	ينفذ المشروع حسب مواصفات الاستشاري الايطالي
٥	مدة إنجاز المشروع ٣ سنوات ونصف	مدة انجاز المشروع ٣ سنوات ونصف الى ٤ سنوات
٦	تنفيذ الميناء على الجيل الرابع للموانئ العالمية	تنفيذ الميناء على الجيل الخامس للموانئ العالمية (الأتمتة التامة)
٧		يكون التمويل بطريقة الدفاع بالآجل وبشروط دفع ميسرة ولفترة بين ١٥ الى ٢٠ سنة وحسب رغبة الجانب العراقي وبنسبة فائدة مخفضة تتراوح بين ٣٠% الى ٥% (ستكون الخمس سنوات الأولى من القرض والتي سوف تبدأ بعد تسليم المرحلة الاولى مؤجلة من تسديد أي دفعة او أي فوائد)
٨		العمل على تدريب وتأهيل موظفي الموانئ العراقية

الاعمال التي ستقوم بها كلتا الشركتين بالنسبة للمرحلة الاولى لتنفيذ ميناء الفاو الكبير

ت	شركة دايو الكورية Daewoo	الشركة الصينية CMEC
١	بناء خمسة أرصفة بعمق ١٤ متر	بناء ارصفة حاويات بطول ١٧٥٩ متر وبعمق ١٩,٨ متر
٢	حفر حوض استدارة الميناء وبعمق ١٤ متر	حفر حوض استدارة الميناء وبعمق ١٩,٨ متر
٣	حفر القناة الملاحية وبعمق ١٤ متر	حفر القناة الملاحية وبعمق ١٩,٨م
٤	إكمال طريق الفاو أم قصر سفوان	إكمال طريق الفاو أم قصر سفوان
٥	إنشاء نفق الحرير الذي يمر تحت قناة خور الزبير	إنشاء نفق الحرير الذي يمر تحت قناة خور الزبير
٦		إكمال منظومة الإنارة الملاحية للقناة
٧		تجهيز مرافق وأبنية ومنظومات السيطرة والتحكم الارضية والملاحية بمساحة (١٧٥٠*٦٠٠) م بضمنها الادلاء والمرشدين البحريين
٨		إكمال محطة الكهرباء اللازمة لتزويد الميناء بالطاقة الكهربائية للمرحلة الاولى بطاقة ١٢٠ ميغاواط
٩		إكمال كافة المتطلبات التكميلية لنظام الحماية الأمني للميناء من أبراج وكاميرات ونظام المراقبة والكشف والاستشعار الإلكتروني والسيطرة والتحكم
١٠		تجهيز معدات المناولة والتفريغ والتحميل الضرورية للميناء
١١		بناء وتجهيز الساحبات والزوارق اللازمة لعملية الإقلاع والإرساء
١٢		إكمال منشأة القاعدة البحرية لتشمل الأبنية واماكن السكن وبعض الارصفة

		للزوارق والسفن والمخازن اللازمة لها مع كافة خدمات الماء والكهرباء والوقود وبقية خدمات المستلزمات الحياتية واللوجستية
١٣		إكمال بناء محطة الادلاء البحريين
١٤		البدء بتنفيذ أعمال المرحلة الاولى من خط سكة الحديد

ملاحظة مهمة:

تم التعاقد مع شركة دايو الكورية لتنفيذ كاسر الامواج الغربي في العام ٢٠١٣م وان مدة الإنجاز (٣٠) شهر ولكن تم إنجاز المشروع في (٦٠) شهر أي في العام ٢٠١٨م (ضعف مدة الإنجاز المتعاقد عليها) وذلك لسببين هما:

اولا: تلكؤ الشركة في إعدادها للأعمال والتهيئة للمشروع مما أدى إلى تأخير مدة الإنجاز.

ثانيا: قلة الخصيصات المالية مما سبب تأخير في دفع المبالغ المترتبة إلى الشركة من قبل وزارة النقل.

الملحق رقم (٢)

المقابلة الشخصية مع الدكتور محمد حاج حمود مستشار بعقد وزارة الخارجية ، خبير ترسيم الحدود الدولية بالساعة ٩٠٠ يوم ٨ تموز ٢٠٢١

س١: هل يمثل ميناء الفاو فرصة حقيقة امام العراق ام انه وهم وغير مجدي؟

ج١ : ميناء الفاو فرصة حقيقية امام العراق ولذلك تم اعداد دراسة من قبلي عن الميناء وتم نشرها في مجلة بيت الحكمة بعنوان ميناء الفاو مستقبل العراق لأنه سوف يوفر امكانيات هائلة للعراق تمثل بما يلي:

١- يعد الميناء الاول والاكبر في المنطقة من حيث دخول عدد السفن التجارية وما يوفر للعراق من واردات ضخمة تغنيه عن واردات النفط في المستقبل إذا نضب النفط بشرط ان تستكمل القناة الجافة بشقيها السككي والبري بتجاه تركيا وسوريا، هذا الميناء لابد من الحكومة واصحاب القرار ان تترك جميع المشاريع وتلجا الى استكماله من جميع النواحي لكن مع الاسف عدم اهتمام الحكومة به ويعود السبب الرئيسي لوجود ضغط خارجي اقليمي ودولي على الحكومات العراقية المتعاقبة بعدم تنفيذ هذا المشروع.

هذا المشروع لو استكمل سيؤثر على دول المنطقة بأجمعها تجارياً بما فيها قناة السويس وإيران والكويت والامارات لان ميناء الفاو يمثل حلقه وصل اقتصاديه ما بين الشرق والغرب من حيث الكلفة والوقت حيث يختصر الوقت من (٣٠ -٤٥%) وكذلك الكلفة. لان التاجر او الناقل عندما يمرر البضائع من خلال ميناء الفاو ليس كما يمررها من خلال قناة السويس او جبل علي او راس الرجاء الصالح (الكلفة واحد والوقت واحد)

٢- ان ميناء الفاو والمشاريع الملحقة به بما فيها القناة الجافة سوف توفر فرص عمل تصل الى أكثر من مليون فرصه، يضاف لها ان المنطقة تعمل كلياً من ناحية بناء الفنادق والطرق والملاعب ومحطات التحلية والكهرباء وكذلك المشاريع البتروكيمياويات وبناء قاعده عسكريه متكاملة لتامين الحماية لجميع الموانئ والساحل العراقي.

٣- اما الميناء مجدي وغير مجدي؟ لابد من شطب هذه الكلمة من جميع الحسابات لان الميناء مجدي وأكثر من مجدي.

س٢: هل المواصفات الخاصة بالميناء التي عرضة في وسائل الاعلام والبحوث حقيقة؟

ج٢ : توجد لدي وثائق رسمية تؤكد دقه مواصفات نشرت من قبلي في مجلة بيت الحكمة العدد (٤٠) لسنه ٢٠٢١ تؤكد دقة جميع مواصفات الميناء (ارصفة الحاويات، ارصفة النفط، القاعدة العسكرية، ومسقل لتصليح السفن وغيرها) ضمن مواصفات الشركة الاستشارية الإيطالية وهي مواصفات ذات طابع اقتصادي جيد.

س٣: ما مدى اهمية القناة الجافة وما مدى ارتباط دورها بميناء الفاو؟

ج٣ : ان لم تكتمل القناة الجافه سيكون ميناء اعتيادي دون اهميه كبيرة، اما من ناحية البنى التحتية للقناه فهي بحاجة الى اعاده النظر من ناحية السكك والطرق البرية جميعها تعرضت للتخريب والسرقة وهي غير صالحه حتى لنقل البشر بالقطارات الاعتيادية فكيف تستخدم لنقل البضائع، تم تقديم عرض من قبل الصين الى السيد عادل عبد المهدي عن بناء سكه القطار مزدوجة بسرعه ٣٥٠ كيلو متر/ بالساعة وهذا لم يتم تحقيقه. لو تحقق سيكون نقل البضائع من الفاو الى البحر المتوسط بوقت (٦) ساعة وتعد هذه المهمة جيده لو تم تحققه لكن للأسف لم يتحقق بسبب الضغوط الخارجية. تم ايقاف هذا المشروع بضغوط امريكية.

فوق ضغوط خارجيه تم ايقاف هذا المشروع وبضغط امريكي بسبب الصراع الامريكي اتجاه الصين لان الامريكان لا ترغب بفتح اقتصاد جديد للصين لعدم تحقيق حلم الصين لاستكمال طريق الحرير الذي تعده الصين العمود الفقري لتجاره الصيني، لهذا لو تم استكمال ميناء الفاو الكبير دون استكمال القناة الجافة فسيكون دور الميناء دون فأئده وسيكون ميناء اعتيادي كالموانئ العراقية الاخرى.

س٤: هل توجد مشاريع إقليمه منافسة لميناء الفاو والقناة الجافة

ج٤ : ميناء مبارك، جبل علي، اما من ناحيه السعودية فترغب بربط الخليج العربي بالبحر الاحمر من خلال قناة سلمان، اما ميناء جوادر لا ينافس ميناء الفاو وعلى العكس سيكون حلقة لتغذية ميناء الفاو وايجابي من ناحية الميناء والتي لازالت الصين تطمح بربط ميناء جوادر مع ميناء الفاو الا ان هناك ضغوط تعرقل هذا الربط منها عدم الاستقرار الامني في المنطقة، الصراع السياسي الامريكي الايراني بالوكالة على الارض العراقية، الصراع الصيني الامريكي الاقتصادي، التوترات السياسية الداخلية بين الكتل، انعدام الثقة ما بين صناع القرار والمستثمر

اما فيما يخص الربط السككي سيكون دون فائدة لو تم استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة لان السفن القادمة والتي تفرغ الحمولات في ميناء مبارك على سبيل المثال تنقل مره اخرى عن طريق الربط السككي ومن ثم القناة الجافة العراقية وهذا يؤدي لزيادة الكلفة على التاجر على عكس لو تم تفريغ البضائع في ميناء الفاو.

س٥: ما هو دور الكويت وإيران في التحديات التي تواجه ميناء الفاو وهل دورهما سلبي ام ايجابي؟

ج٥ : سيكون الدور السلبي إيران: قامة بالضغط على اجبار الحكومة العراقية بالربط السككي مع الموانئ الايرانية ومن ثم القناة الجافة بعد استكمالها وصولاً الى تركيا وميناء اللاذقية في سوريا من اجل تشغيل ميناء الامام خميني وبندر عباس على حساب ميناء الفاو، فيما لو تم استكمال ميناء الفاو ستجعل السفن القادمة الى ميناء الفاو دون اللجوء الى الموانئ الايرانية كما هو الحاصل في ميناء مبارك. لذا سيكون تأثيرهم عديم الجدوى إذا تم استكمال ميناء الفاو.

س٦: ما اهم النقاط التي يمكن تسجيلها حول الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو؟

ج٦ : ستكون الاهمية من ناحية الوقت والكلفة والسياسي وموقع العراق الاقتصادي بجعل العراق حلقة الوصل ما بين القارات، لو وجددت ارادة حقيقة لتم استكمال الميناء وتحقيق هذه الاهمية.

س٧: هل لأنشاء ميناء الفاو والقناة الجافة علاقة بالمشاريع التجارية الدولية ومنها مبادرة الحزام والطريق الصينية وما اهميتها للعراق؟

ج٧ : ان فكرة ميناء الفاو هو الربط بطريق الحرير البري حكماً لابد ان يرتبط طريق الحرير بميناء الفاو لأنه الاقصر في حالة استكماله

س٨: هل هناك مشاريع تجارية دولية اخرى يمكن ان ترتبط بميناء الفاو وما اهميتها للعراق؟

١- النقل التجاري الدولي.

٢- القاعدة العسكرية.

٣- اهمية القناة الجافة لتنقل القطعات العسكرية بالقناة الجافة.

٤- تحقيق مكاسب تجارية.

٥- انشاء مناطق حرة وتفعيل القطاع الخاص.

٦- تحقيق الرفاهية للمواطن.

٧- تحقيق فرص عمل والقضاء على البطالة وسيكون مستقبل العراق.

س٩: هل يمكن توظيف ميناء الفاو لأغراض عسكرية بشكل ثانوي للانفتاح على المياه العميقة؟

ج٩ : سيكون تجاري وعسكري الا انه ستكون هناك مخاطر من الناحية العسكرية بسبب تداخل في المياه الاقليمية مع قرب الدول الإقليمية المتمثلة بدول الخليج وإيران من الساحل العراقي.

س١٠: ما هي التحديات والفرص التي تواجه الميناء؟

ج١٠ : التحدي الاول والاكبر هو الحكومات العراقية المتعاقبة وأصحاب القرار الذين لا يعملون الا بموافقة الدول لغرض تحقيق مصالحهم.

س١١: هل يدرك صناع القرار العراقي فعلاً اهمية ميناء الفاو وهل هم جادون في أنشائه بالمواصفات المثبتة؟

ج١١ : في العلن يوجد إدراك اما في التنفيذ لا يوجد إدراك عدى الاتفاقية الصينية التي وقعت في عهد عادل عبد المهدي.

س١٢: هل تضع الصين او دول اخرى ميناء الفاو فعلاً في حساباتها للتوسع تجارياً نحو اوروبا والغرب؟

ج١٢ : نعم إذا تعد الصين الميناء الحلقة المركزية في الاقتصاد، لاعتماد الصين في حروبهم على الاقتصاد وليس على الجيش، لو ينفتح الاقتصاد الصيني على الشرق الاوسط لتم القضاء على امريكا والغرب اقتصادياً لان البضائع الصينية قليلة الكلفة وذات تقنية عالية.

س١٣: هل فرصة العراق في الربط مع مشروع الحزام والطريق مساوية ام أكبر ام أصغر من فرص دول الجوار الاخرى ولماذا؟

ج١٣ : قيام الصين بتقديم عروض كثيرة من اجل استكمال الميناء الا ان الوضع السياسي في المنطقة لا يخدم الصين بسبب الصراعات على الساحة العراقية اما الفرصة هي تعد فرصة تاريخية والنهوض بالعراق ليكون دولة قوية.

س١٤: ما هو دور جماعات الضغط والرأي العام والناشطين والضغط الشعبي في مراقبة اداء وزارة النقل والحكومة بشكل عام بخصوص انشاء الميناء والقناة الجافة.

ج١٤ : جماعات الضغط القلة منهم مع الميناء والاكثرية منهم ضد الميناء والجميع يعملون لصالح دول اخرى.

س١٥: ما هي اهم المكاسب التي سيحققها العراق من انشاء الميناء والقناة الجافة

١- مكسب اقتصادي.

٢- تعزيز الموقع الاستراتيجي.

٣- رفاهية للشعب.

٤- اعمار جميع المناطق.

الملحق رقم (٣)

المقابلة الشخصية مع الدكتور وائل عبد اللطيف

بالساعة ١٨٠٠ بتاريخ ٢٠ شباط ٢٠٢١م

س١: هل يمثل ميناء الفاو فرصة حقيقة امام العراق ام انه وهم وغير مجدي؟

ج١ : بالتأكيد فان ميناء الفاو الكبير فرصة حقيقية يستطيع العراق من خلالها تحقيق تنمية وتطوير قطاع الموانئ العراقي.

س٢: هل المواصفات الخاصة بالميناء التي عرضة في وسائل الاعلام والبحوث حقيقة؟

ج٢ : بدأة تنتقل فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير منذو قيام دولة العراق سنة ١٩٢١ ما بين الحكومات المتعاقبة على السلطة الى ان جاء يوم احتلال العراق عام ٢٠٠٣ عادة فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير من جديد ، اذ تقدمت عائله جوزيف حنا الشيخ بتقديم عرض متكامل تصميم شركه هال كرو البريطانية وهو عباره عن ١٨٠ رصيف و٢٥٠ الف وحده سكنيه وخمسه معامل عملاقه وخمسه فنادق ٧ نجوم ومطار صغير لرجال الاعمال وغيرها من المنشآت هذه الشركة انسحبت عام ٢٠٠٨ بعد الوصول الى قناعه ان الدولة لا تريد البدء في ميناء الفاو الكبير وفجأتاً عرض الشركة الإيطالية ب ٩٠ رصيف فقط وهي غير معلقة تفاصيل المشروع وكل الذي اكمل كاسر الامواج الشمالي والشرقي ولا حاجه للبدء بكاسر الامواج وكان المفروض القيام بأنشاء الأرصفة وبعدها البدء بكاسر الامواج

س٣: ما مدى اهمية القناة الجافة وما مدى ارتباط دورها بميناء الفاو؟

ج٣ : القناة الجافة هو الطريق البري عجلات او سكك حديد وهي ضرورية لان ميناء الفاو الكبير عند اكماله بحاجة الى الربط بين ميناء الفاو الكبير وسكك الشعيبة وسكك المعقل وهذه تصل الى المانيا والى برلين

س٤: هل توجد مشاريع إقليمه منافسة لميناء الفاو والقناة الجافة؟

ج٤ : نعم الميناء المنافس ميناء مبارك على خور عبد الله وتسعى الكويت الى ربط السكك مع العراق لإنجاح مشروعهم وافشال المشروع العراقي ميناء الفاو الكبير

س٥: ما هو دور الكويت وإيران في التحديات التي تواجه ميناء الفاو وهل دورهما سلبي ام ايجابي؟

ج٥ : الدور السلبي لكل من الكويت _الامارات _إيران مصر لان ميناء الفاو الكبير يتميز لقصر المسافة للوصول الى أكثر من ٦٥ دوله في العالم بسبب الموقع الجغرافي الذي يتميز به العراق وتعد الكويت الدولة الاولى التي تحارب وتعارض وتعطل ميناء الفاو الكبير.

س٦: ما اهم النقاط التي يمكن تسجيلها حول الاهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو؟

ج٦ : ميناء الفاو الكبير يتميز بما يلي أقصر الطرق الى العالم وان الواجهة البحرية في العراق بطول (٤٦– ٥٨) كيلو متر في مواجهه البحر العربي (البحر البصرة)

س٧: هل لأنشاء ميناء الفاو والقناة الجافة علاقة بالمشاريع التجارية الدولية ومنها مبادرة الحزام والطريق الصينية وما اهميتها للعراق؟

ج٧ : نعم الجانب الحيوي في ميناء الفاو الكبير هو الربط الحريري والطريق لأنه يبدا من الصين مرور بميناء جوادر الباكستاني ميناء الفاو الكبير / تركيا وسوريا وصولا الى برلين / المانيا وهي أكثر من ٦٥ دولة على خط السكة الحديد.

س٨: هل هناك مشاريع تجارية دولية اخرى يمكن ان ترتبط بميناء الفاو وما اهميتها للعراق؟

ج٨ : المشروع الصيني ميناء الفاو الكبير هو ان تتحول هذه المدينة قضاء الفاو الى منطقه صناعيه متعدد الصناعات وبدلاً من ان تسوقها الصين من اراضيها سوف سوقها من الفاو وبذلك تتنفس الصناعة الوطنية والتجارة في العراق البلد الذي يفتقد الى الصناعة لا يعد بلدا

س٩: هل يمكن توظيف ميناء الفاو لأغراض عسكرية بشكل ثانوي للانفتاح على المياه العميقة

ج ٩ : يمكن توظيف الميناء لبناء قاعده عسكريه هو ما جاء بعرض الشركة الصينية التي رفضه عرضها بسبب مواقف لبعض القوى السياسية التي اعلنت موقفها لترجيح الشركة الكورية على الشركة الصينية فالنقاط الإضافية في عرض الشركة الصينين هي:

١– قاعدة بحريه.

٢– محطة تحلية المياه.

٣– محطة توليد الكهرباء.

٤– محطة للدلالة البحرية.

٥– ربط ميناء الفاو الكبير مع الموانئ العراقية وصولاً الى برلين / ألمانيا.

٦– الشركة الصينية تسلم الميناء (مفتاح) وهو ما يفتقده عرض الشركة الكورية.

س١٠: ما هي التحديات والفرص التي تواجه الميناء

ج ١٠ : التحديات التي تواجه ميناء الفاو الكبير هي:

١- الفساد المستشري في الدولة.

٢- تدخل القوى السياسية في الامور الإدارية وواجبات الدولة.

٣- دول الجوار الكويت تأتي بالمرتبة الاولى وإيران والامارات العربية المتحدة وكذلك جمهوريه مصر العربية لان خط النقل عبر ميناء الفاو الكبير أقصر من خط النقل من خلال قناة السويس

س١١: هل يدرك صناع القرار العراقي فعلاً اهمية ميناء الفاو وهل هم جادون في أنشائه بالمواصفات المثبتة؟

ج ١١ : لا توجد اي جديه لصناع القرار على اكمال ميناء الفاو الكبير لان المشروع قدم عام ٢٠٠٣ الى البصرة ولحد الان لم ينجح سوى كاسر الامواج والمفروض فقط الكاسر يكون اخر مشاريع وليس اولها.

س١٢: هل تضع الصين او دول اخرى ميناء الفاو فعلاً في حساباتها للتوسع تجارياً نحو اوروبا والغرب؟

ج ١٢ : الصين اول دوله عرضت الطريق والحرير على العراق مع جمله من المشاريع العملاقة للعراق ولكن الميناء يحتل الأسبقية لها وخلال تشييد المعامل والمصانع في قضاء الفاو وترتبط بهذا الطريق أكثر من ٦٥ دوله في العالم

س١٣: هل فرصة العراق في الربط مع مشروع الحزام والطريق مساوية ام أكبر ام أصغر من فرص دول الجوار الاخرى ولماذا؟

ج ١٣ : أفضل فرصه للعراق في الربط مع مشروع الحزام والطريق من جميع دول الجوار لان المميزات المتوفرة للعراق غير متاحه للدول الاخرى فالكويت مثلا بعد اكمال ميناء مبارك المخالف لقانون البحار واتفاقيه البحار لعام ١٩٨٢ طلبة الربط السككي من العراق ولان المظاهرات الصاخبة في البصرة الرافضة لهذا الربط عطله الكويت مطالب الربط السكك حتى إيران التي ذهبت اليها الصين لأكثر من مره ان تربط السكك بالعراق وبدونه لا تستطيع مجارات الحزام والطريق وقد بينت ان الربط السككي مع العراق لأغراض الزيارات افراد وهو ليس كذلك

س١٤: ما هو دور جماعات الضغط والرأي العام والناشطين والضغط الشعبي في مراقبة اداء وزارة النقل والحكومة بشكل عام بخصوص انشاء الميناء والقناة الجافة؟

ج ١٤ : اوقفت جماهير الضغط طيلة الفترة الماضية الاكمال النهائي لميناء مبارك كذلك شعاراتهم كلا للربط السككي مع الكويت أو إيران ومطالبهم هو اكمال ميناء الفاو الكبير ويعد ذلك بالإمكان الحديث على الربط السككي مع دول الجوار. وكان دور جماعات الضغط قويا ومؤثراً ولا تزال كروبات جماعه الضغط فعالة في البصرة شارع.

س١٥: ما هي اهم المكاسب التي سيحققها العراق من انشاء الميناء والقناة الجافة

١- تنفس التجارة الدولية والمحلية.

٢- هناك واردات مال تتجاوز (٥) مليار دولار سنويا وحسب عدد الأرصفة

٣- تشغيل اعداد كبيره من العمالة الفنية.

٤- حركه الشركات الناقلة بالإضافة الى شركات الشحن والتفريغ.

٥- تتنفس الجوانب الخدمية مكاتب _مطاعم _صناعة الاخراج الجمركي والحسابات الواردة من الجدوى الاقتصادية لحنا الشيخ.

٦- يساهم ميناء الفاو بالقضاء على البطالة في أربع محافظات جنوبية (البصرة _ميسان _ذي قار _ المثنى) لأنهم مشاريع كبيرة جداً وبحاجه الى ايدي عامله خدمات وامور فنية فندقه معامل والمطار ومستلزماته والهيمنة على سواحلنا البحرية التي تساعد الوصول لمسافات بعيده في البحر وغيرها مما يعجز العلم عن تدوينه.

الملحق رقم (٤)

المقابلة الشخصية مع اللواء الركن الدكتور جمال ابراهيم الحلبوسي مدير المساحة العسكرية سابقا، المهندس الاستشاري بترسيم الحدود الدولية والمياه والعضو المفاوض مع الوفود الدولية ومنها ميناء مبارك الكويتي والفاو العراقي في هيئة مستشاري مجلس الوزراء

بالساعة ٢٢٠٠ بتاريخ ٨ نيسان ٢٠٢١م

س١: هل يمثل ميناء الفاو فرصة حقيقية أمام العراق أم انه وهم وغير مجدي؟

ج ١ : نعم يعتبر ميناء الفاو واحد من اهم فرص النجاح الاقتصادي للعراق كمنفذ بحري عراقي من حيث الحجم والقدرات بما يعزز موقعه الجغرافي له كنقطة التقاء لحركة التجارة البحرية والبرية .

س٢: هل المواصفات الخاصة بالميناء التي عرضت في وسائل الاعلام والبحوث حقيقية؟

ج ٢ : تم تقديم عدة تصاميم مختلفة ومن عدة جهات وشركات دولية أو استثمارية كالشركات البريطانية والإيطالية والصينية والعربية، ومنها تصاميم شركات من أصول عراقية كشركة حنا الشيخ او تصاميم الدكتور دريد الشريفي واللواء الدكتور جمال ابراهيم بالنسبة لميناء البصرة الأكبر، وجميعها تؤدي الغرض المذكور إذا كانت هناك رغبة حقيقية للتنفيذ .

س٣: ما مدى أهمية القناة الجافة وما مدى ارتباط دورها بميناء الفاو؟

ج ٣ : تعتبر القناة الجافة بشقيها الطرق البرية وسكك الحديد الشريان الجاري باتجاهين لنقل البضائع والمواد التجارية الداخلة للعراق أو الترانزيت العابر للحدود العراقية بين دول الجوار.

س٤: هل توجد مشاريع إقليمية منافسة لميناء الفاو والقناة الجافة؟

ج ٤ : تتوفر عدد من المشاريع الاقتصادية المتعلقة بالموانئ بحكم الجغرافية في دول المنطقة والرابطة بين الخليج العربي وغيران وتركيا وبلاد الشام وشرق أوروبا، لكنها محدود الفائدة إذا ما قورنت بميناء الفاو.

س٥: ما هو دور الكويت وإيران في التحديات التي تواجه ميناء الفاو وهل دورهما سلبي ام إيجابي؟

ج ٥ : لا يمكن اعتبار دول الجوار إيجابي أو سلبي إذا وضعنا نصب أعيننا المصالح المشتركة أو الترابط التجاري الإقليمي والدولي الذي يحكم حركة التجارة، فهناك من يدعي الدور السلبي وهذا غير صحيح لأن الترانزيت يمثل فائدة كبيرة من تدر بالأرباح الجيدة لدعم الاقتصاد العراقي من خلال تعضيد الموارد المالية من الجمارك والضرائب والمرور، فلميناء الفاو الحصة الأكبر في النقل والحركة ولبقية الخطوط المارة بالأراضي العراقية فائدة أخرى.

س٦: ما اهم النقاط التي يمكن تسجيلها حول الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو؟

ج ٦ : يعتبر الميناء نقطة التقاء الشرق مع الغرب من حيث الموقع الجغرافي فهو الحاكم الأفضل بين موانئ المنطقة لو قدر له النجاح لتفوق على بقية موانئ العالم الاخرى لأنه ميناء غير منتهي بل هو رابط بين البحار واليابسة كموانئ سنغافورا وبنما والسويس.

س٧: هل لأنشاء ميناء الفاو والقناة الجافة علاقة بالمشاريع التجارية الدولية ومنها مبادرة الحزام والطريق الصينية وما أهميتها للعراق؟

ج ٧ : لمشروع خط الحرير والمسمى (طريق واحد حزام واحد) عدد من الطرق البرية والبحرية، فالطرق البرية عددها ٦ طرق تربط الغرب الصيني مع دول غرب آسيا ودول شرق ووسط وغرب أوربا تم تعيينها بخطوط معبدة أو سكك حديد تمر باتجاهين لنقل البضائع والتجارة الدولية بين هذه الدول أو التي تمر هذه الخطوط لتعزيز أقتصادياتها، أحد هذه الطرق يمر بالوسط العراقي للعبور الى تركيا ودول الشام العربي، والخط البحري يمر من موانئ الصين الشرقية الى قناة (ملقا) فالمحيط الهندي ثم بحر العرب وقناة السويس وشرق أفريقيا، وسيكون خط بحري آخر لمجرى الخليج العربي وصولا الى موانئ الخليج المنتهية نصيب منها ولميناء الفاو غير المنتهي الحصة الأكبر للمنطقة.

س٨: هل هناك مشاريع تجارية دولية اخرى يمكن ان ترتبط بميناء الفاو وما أهميتها للعراق؟

ج ٨ : نعم سيكون هناك ترابط أقليمي وتجاري حسب طبيعة العلاقة التجارية التي تحكم هذه الموانئ مع موانئ دول المنطقة مثل ميناء كوادر الباكستاني وميناء جبل علي وابو ظبي الأمارات والعماني والكويتي وبندر عباس وجابهار الايراني وميناء مبارك والشويخ الكويتي، وتكمن أهميتها بالعلاقات الاستراتيجية والسياسية وحاجة المنطقة للبضائع وحركتها.

س٩: هل يمنح ميناء الفاو دور ووزن إقليمي أكبر للعراق ولماذا؟

ج ٩ : جميع دول العالم يحكمها التطور الزراعي والصناعي والتجاري ويكون الاقتصاد والتجارة المتبادلة عمودها الفقري الذي تقوم عليه كل هذه المعطيات، ولكون ميناء الفاو الواعد سيكون منطقة الاتصال بين معظم هذه الدول فهو صاحب الدور الابرز إقليمياً دون شك.

س١٠: هل يمكن توظيف ميناء الفاو لأغراض عسكرية بشكل ثانوي للانفتاح على المياه العميقة؟

ج ١٠ : لا يمكن الخلط بين الموانئ من حيث الاختصاص والغرض الذي صممت له فهناك موانئ تجارية أو لنقل المواد الإنشائية او الكيميائية وموانئ لنقل النفط والغاز في حال وجود مساحات

مناسبة على أن يكون الفصل بين المراسي وطرق التنقل واضحا، ولكن هناك موانئ تمتاز بضيق سواحلها مثل العقبة التي قسمت الى مراسي تجارية او مراسي للنقل العسكري، والفاو يمكن أن تخصص له أجزاء معينة تضم مراسي للنقل العسكري مع وجود قوات عسكرية بحرية ترابط في أجزاء كبيرة منه.

س١١: ما هي اهم التحديات والفرص التي تواجه ميناء الفاو؟

ج ١١ : يعتبر التحدي السياسي هو الأبرز من بين التحديات ويضاف له قلة الموارد والتخصيصات المالية الكافية التي تؤمن متطلباته ثم الفساد الإداري وسيطرة الأحزاب المتنفذة وتدخل الدول المجاورة بالضغط على بعض السياسيين من اجل التسويف والمماطلة وخلق الذرائع التي تحول دون سرعة أنجازه.

س١٢: هل يدرك صناع القرار العراقي فعلا أهمية ميناء الفاو وهل هم جادون في إنشائه بالمواصفات المثبتة؟

ج ١٢ : إن الجهات التي تتولى هذه المشاريع هي هيئة المستشارين ووزارة التخطيط ووزارة النقل وهناك مجالس معطلة مثل مجلس السياسات ومجلس الأعمار الاستراتيجي، ولكنها شبه معطلة إذا ما قارنا بين الحاجة الفعلية لدعم اقتصاد البلاد وتدخل هذه الجهات ووضع الحلول المناسبة لسرعة التنفيذ.

س١٣: هل تضع الصين او دول اخرى ميناء الفاو فعلا في حساباتها للتوسع تجاريا نحو اوروبا والغرب؟

ج ١٣ : لم تدخر الصين جهدا لذلك وهناك دول أخرى اوربية أو دولية لها في عمل التجارة وإدارة الموانئ باع كبير من أجل بناء الميناء والمساهمة في الاستثمارات الواعدة التي ستحصل عليها.

س١٤: هل فرصة العراق في الربط مع مشروع الحزام والطريق مساوية ام أكبر ام أصغر من فرص دول الجوار الأخرى ولماذا؟

ج ١٤ : الفرصة سانحة وهي الأكبر من بين الدول لو استغلت بشكل صحيح، لكن التأخير والمماطلة والفساد وعدم الاهتمام جعل معظم هذه الدول تبحث عن فرص أخرى، لتتضائل عراقيا مقابل التزايد دوليا من قبل دول الجوار التي وضعت أكثر من طريق أو وسيلة تعزز فرصها.

س١٥: ما دور جماعات الضغط والرأي العام والناشطين والضغط الشعبي في مراقبة اداء وزارة النقل والحكومة بشكل عام بخصوص إنشاء الميناء والقناة الجافة؟

ج ١٥ : حاولت جماعات الضغط والناشطين وقوى أخرى تمثل منظمات المجتمع المدني من دعم بناء الميناء وتواصلت بنشاطاتها مع الخبراء والمهندسين للمساعدة وتقديم الدعم المعنوي لكنها لم تفلح أمام قوة منظومات الفساد الحكومي التي تتحكم بها إرادات داخلية ودولية وأحزاب تبحث عن موارد تعزز وجودها بدلا من دعم اقتصاد الدولة.

س١٦: ماهي اهم المكاسب التي سيحققها العراق من إنشاء الميناء والقناة الجافة؟

ج ١٦ : ستكون مكاسب اقتصادية تعزز موازنة الدولة بدلا من الاعتماد على الاقتصاد الريعي، إضافة الى ذلك في حالة تكامل الميناء والقناة الجافة وخطوط السكك الحديدية ستكون هناك مصانع وحقول زراعية وسمكية ودواجن وتصنيع زراعي ومعامل صناعية ترافق هذه الطرق والمنشآت كمحطات على الطريق تستفاد منها المحافظات كافة في خلق فرص العمل وتقليل البطالة ومصروفات الموازنة التشغيلية.

Abstract:

This research is concerned with studying the economic and geopolitical importance of the Faw port project and their impact on Iraqi national security after 2003. Based on the role of the port and the strategic projects associated with it in transforming Iraq through the dry canal into an important area for global trade and transport due to the relatively short distance that connects Iraq with the ports of the Red Sea and the Mediterranean Moreover, this port can overcome the problems that the current Iraqi ports suffer from, represented by the limited supervision of Iraq over international waters or those resulting from international resolutions related to the situation with Kuwait, which constitute restrictions on the movement of maritime transport. The project will also generate the idea of investing in the geographical location and adequate support for giant projects, including the oil cities in Iraq, and opportunities for integration into the global economy, in a way that enhances the prospects for growth in the gross domestic product.

Proceeding from Iraq's urgent need to expand the maritime transport activity in accordance with Iraq's growing need for the role of foreign trade on the one hand, and Iraq's desire to be part of international trade projects, including the Belt and Road project, and according to the limited Iraqi capabilities in this field, the search for new options to expand the area of its movement and maritime activity has become an urgent necessity Through the great port of Faw, which is a strategic necessity whose economic and security impact exceeds the borders of Iraq and contributes to linking the East to the West with major sea and land commercial transport lines that shorten time, reduce costs and raise profits. The Middle East and the world, and expands options for several parties, which reduces the chances of blackmail and pressure and achieves an interest that makes the West and the East interested in taking

care of it and providing security for its flow. However, this promising project faces unprecedented obstacles on the internal and external levels that may all constitute threats to the Iraqi national security that decision-makers must realize. And dealing with it seriously and completely realistically, and this is what the researcher goes through through three chapters. The first chapter came within the framework of the study R Mcafemy to explain the real concepts of the research based on the concepts of geopolitics, the economy, the great port of Faw and finally the Iraqi national security. The second chapter was titled the geopolitical and economic importance of the Faw port and the projects associated with it, indicating the geopolitical and economic importance.

The decision-makers' awareness of the importance of the Faw port and the role of competing projects, and the role of the dry canal to enhance the geopolitical and economic importance of the great port of Faw. The third chapter was entitled the implications of the economic and geopolitical importance of the great port of Faw on Iraqi national security and future prospects, explaining in it the opportunities and challenges of completing the port of Faw and the dry canal and the implications for National security and a statement of future prospects for the importance of establishing the port of Faw economically and geopolitically, and for the purpose of reaching the objectives of the message and addressing its problem, I followed the inductive approach that is concerned with one aspect, which is the aspect of transport and maritime trade represented by the role of the great port of Faw.

At the end of the study, a number of conclusions were presented, according to the chapters that were discussed, and based on what was concluded, recommendations were made that ensure avoiding negative repercussions on national security in a way that enhances Iraqi national security..

Ministry of Defense
University of Defense
for Military Studies
National Defense College
National Defense Course (24)



The geopolitical and economic importance of the great port of Faw and their impact on the Iraqi national security after 2003

A thesis Submitted by
Brigadier General

Amer Jassim Khamis

To the National Defense College Council
It is part of the requirements for a master's Degree in
Strategic planning for National Security

Supervised by

Asst. Prof. Dr. Saad Obaid Alwan

1442 A.H. **2021 A.D.**

المقدمـــــــة

الفصل الأول
الاطار المفاهيمي

المبحـــث الاول: الجيوبولتيك.

المبحث الثاني: الاقتصاد.

المبحث الثالث: ميناء الفاو الكبير.

المبحـــث الرابع: الامن الوطني.

الفصل الثاني

الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير والمشاريع المرتبطة به

المبحـــث الأول: الأهمية الجيوبوليتيكة.

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية.

المبحث الثالث: أدراك صناع القرار لأهمية ميناء الفـاو الكـبير ودور المشاريع الإقليمية المنافسة.

المبحـــث الرابـــع: دور القنـــاة الجافـــة في تعزيـــز الاهميـــة الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير.

الفصل الثالث

انعكاسات الاهمية الاقتصادية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير على الامن الوطني العراقي وافاق المستقبل

المبحث الاول: **فرص وتحديات استكمال ميناء الفاو والقناة الجافة.**

المبحث الثاني: **الانعكاس على الامن الوطني.**

المبحث الثالث: **الافاق المستقبلية لأهمية انشاء ميناء الفاو اقتصاديا وجيوبوليتيكياً.**

الخاتمـــــــــــة

الاستنتاجات

التوصيات

المصادر والمراجع

الملاحـــــــــــــق


مكتبة الباحث الجغرافي
Geographical researcher library